Вольфганг Франк

МОРСКИЕ ВОЛКИ

Германские подводные лодки во Второй мировой войне

SHOUT
SHARE
IT

Annotation

Эта книга написана около 1955 года. Ее написал немецкий автор – как представляется, по заказу американского издательства (данный перевод сделан с английского, но с учетом того, что оригинал сделан на немецком языке; возможно, на немецком книга и не выходила). С 1958 по 1972 год, когда в памяти миллионов и миллионов людей еще свежи были воспоминания о Второй мировой войне, книга выдержала семь (!) изданий в Новом Свете – пять в Соединенных Штатах и два – в Канаде. Прочтите сейчас, спустя шесть с лишним десятков лет после Второй мировой войны, то, что американцы не чурались печатать спустя десять лет, хотя в описываемой войне они пострадали лишь меньше британцев.

- Вольфганг Франк
  - ПРЕДИСЛОВИЕ ПЕРЕВОДЧИКА
  - ПРЕДИСЛОВИЕ К ПЕРВОМУ АМЕРИКАНСКОМУ ИЗДАНИЮ
  - ЧАСТЬ I
    - ГЛАВА 1
    - ГЛАВА 2
    - ГЛАВА 3
    - ГЛАВА 4
    - ГЛАВА 5
    - ГЛАВА 6
    - ГЛАВА 7
    - ГЛАВА 8
    - ГЛАВА 9
    - ГЛАВА 10
    - ГЛАВА 11
    - ГЛАВА 12
    - ГЛАВА 13
    - ГЛАВА 14
    - ГЛАВА 15
    - ГЛАВА 16
    - ГЛАВА 17
  - ЧАСТЬ II
    - ГЛАВА 1
    - ГЛАВА 2
    - ГЛАВА 3
    - ГЛАВА 4
    - ГЛАВА 5

        - ГЛАВА 6
        - ГЛАВА 7
        - ГЛАВА 8
    - ЧАСТЬ III
        - ГЛАВА 1
        - ГЛАВА 2
        - ГЛАВА 3
        - ГЛАВА 4
        - ГЛАВА 5
        - ГЛАВА 6
        - ГЛАВА 7
        - ГЛАВА 8
        - ГЛАВА 9
    - ПРИЛОЖЕНИЕ I
    - ПРИЛОЖЕНИЕ II
- notes
    - 1
    - 2
    - 3
    - 4
    - 5
    - 6
    - 7
    - 8
    - 9
    - 10
    - 11
    - 12
    - 13
    - 14
    - 15
    - 16
    - 17
    - 18
    - 19
    - 20
    - 21
    - 22
    - 23
    - 24
    - 25
    - 26
    - 27
    - 28

- ○ 29
- ○ 30
- ○ 31
- ○ 32
- ○ 33
- ○ 34
- ○ 35
- ○ 36
- ○ 37
- ○ 38
- ○ 39
- ○ 40
- ○ 41
- ○ 42
- ○ 43
- ○ 44
- ○ 45
- ○ 46
- ○ 47
- ○ 48
- ○ 49
- ○ 50
- ○ 51
- ○ 52
- ○ 53
- ○ 54
- ○ 55
- ○ 56
- ○ 57
- ○ 58
- ○ 59
- ○ 60
- ○ 61
- ○ 62
- ○ 63
- ○ 64
- ○ 65
- ○ 66
- ○ 67
- ○ 68
- ○ 69
- ○ 70
- ○ 71
- ○ 72

- ○ 73
- ○ 74
- ○ 75
- ○ 76
- ○ 77
- ○ 78
- ○ 79
- ○ 80
- ○ 81
- ○ 82
- ○ 83
- ○ 84
- ○ 85
- ○ 86
- ○ 87
- ○ 88
- ○ 89
- ○ 90
- ○ 91
- ○ 92
- ○ 93
- ○ 94
- ○ 95
- ○ 96
- ○ 97
- ○ 98
- ○ 99
- ○ 100
- ○ 101
- ○ 102
- ○ 103
- ○ 104
- ○ 105
- ○ 106
- ○ 107
- ○ 108
- ○ 109
- ○ 110
- ○ 111
- ○ 112
- ○ 113
- ○ 114
- ○ 115
- ○ 116

- ○ 117
- ○ 118
- ○ 119
- ○ 120
- ○ 121
- ○ 122
- ○ 123
- ○ 124
- ○ 125

Вольфганг Франк

Морские волки

Германские подводные лодки во Второй мировой войне

ПРЕДИСЛОВИЕ ПЕРЕВОДЧИКА

Эта книга написана около 1955 года. Ее написал немецкий автор – как представляется, по заказу американского издательства (данный перевод сделан с английского, но с учетом того, что оригинал сделан на немецком языке; возможно, на немецком книга и не выходила). С 1958 по 1972 год, когда в памяти миллионов и миллионов людей еще свежи были воспоминания о Второй мировой войне, книга выдержала семь (!) изданий в Новом Свете – пять в Соединенных Штатах и два – в Канаде. Прочтите сейчас, спустя шесть с лишним десятков лет после Второй мировой войны, то, что американцы не чурались печатать спустя десять лет, хотя в описываемой войне они пострадали лишь меньше британцев.

Книга действительно написана по свежим следам той войны на море и охватывает период действия германских подводных лодок с 1939 по 1945 год плюс краткую предысторию развития подводного оружия, включая действия германских подводных лодок в Первую мировую войну. Заканчивается книга страницами о Нюрнбергском процессе – ибо главное действующее лицо книги, Карл Дениц, начинал подводником в Первую мировую войну, а закончил преемником Гитлера на посту номинального главы государства (на три недели) и скамьей подсудимых в Нюрнберге.

В книге мало политики, она временами выступает в качестве фона операций подводных лодок. Заметим, что действия германских подводных лодок во Второй мировой войне начались 3 сентября 1939 года против Великобритании (страдали и суда нейтральных стран, перевозивших грузы в Великобританию) – почти за двадцать месяцев до начала Германией войны против Советского Союза.

Однако мотивы большой политики и послевоенной апологетики слышны в общей подаче материала, и особенно в заключительных двух главах книги. По тону автора можно подумать, что бедную Германию кто-то втянул в ненужную ей войну, а в конце книги его апологетика может показаться смешной, если бы не была циничной – это когда автор говорит о решимости Деница продолжать войну,.. чтобы спасти германский народ от… дальнейших несчастий, а также чтобы предотвратить попадание немецких военнопленных в русские лагеря… до зимних холодов. Чувствуется, что автор хорошо почувствовал, куда дули ветры холодной войны, и, держа нос по ветру, старался протолкнуть американскому читателю подходящую этому читателю аргументацию. Например, об убийствах, насилиях и

поджогах, творимых наступающими красными. Создается впечатление, что Дениц, не нашедший ни слова осуждения в адрес своего бывшего фюрера, ничего не слышал о зверствах немцев на оккупированных территориях (так что можно не удивляться тому, что в 1949 году опросы общественного мнения в Западной Германии показывали, что значительное большинство опрошенных образцом государственного деятеля считали Гитлера). Впрочем, в описании автором последствий бомбардировки немецкого города Любека, увиденных глазами Деница, читается осуждение действий и Союзников. И это осенью 1942 года. Но и Дениц и автор прекрасно знали, что немецкая авиация начала налеты на английские города еще летом 1940 года, а в ноябре того года она сровняла с землей Ковентри.

Книга невольно представляется биографическим повествованием о Карле Денице. Автор лепит из него образ честного служаки, который де до конца войны слыхом не слыхивал о нацистских концлагерях и массовых убийствах – знакомый по Нюрнбергскому процессу оправдательный мотив.

В основу же главной части книги легли, очевидно, документы (вахтенные журналы подводных лодок, прочие документы, сообщения прессы), а также устные сведения. Лишь кое-где автор, отталкиваясь, по-видимому, от документов и рассказов, придает изложению событий характер беллетристики.

Книга снабжена компетентным предисловием к американскому изданию, сделанному известным американским адмиралом, и не менее компетентными сносками редактора американского издания (они с цифрой), где он опровергает, подправляет автора или дополняет сказанное им. Очевидно, что эти сноски сделаны после сверки с британскими – в основном – и американскими архивами. Конечно, уточнение географических координат потопленных кораблей отражает потребности того времени и интересно прежде всего специалистам, но мы оставили эти сноски, они придают книге дополнительный документальный характер.

В книге описываются боевые действия немецких подводных лодок главным образом в Атлантике – где, собственно, в основном и велась подводная война, а подводная война против Советского Союза напрямую отражена лишь в одной главе. Но с 1942 года военные действия на Восточном фронте невольно выступают в качестве основного фона операций немецких подводных лодок в Атлантике, не раз приводится аргументация командующего нацистским подводным флотом Карла Деница: каждое судно, потопленное у берегов Америки, – это одним судном грузов меньше для России. А чего стоит такая фраза:

«Берлин придерживался позиции, что подводные лодки могут оказать материальную поддержку наземной кампании Германии, только атакуя полярные конвои Союзников, направлявшиеся в Архангельск и Мурманск…»

Сноски со звездочкой – примечания переводчика, они дают неискушенному читателю пояснения по поводу некоторых исторических событий, персонажей, технических особенностей устройства и функционирования подводных кораблей и терминологии, а также относительно малоизвестных географических названий.

ПРЕДИСЛОВИЕ К ПЕРВОМУ АМЕРИКАНСКОМУ ИЗДАНИЮ

Большинство из нас помнят, что в двух мировых войнах германские подводные лодки подошли опасно близко к той черте, за которой начинался полный контроль над основными морскими коммуникациями. Установление такого контроля изменило бы ход войны, и ее возможным исходом могло быть поражение Союзников.

В Первую мировую войну германские подводные лодки потопили военных кораблей и грузовых судов общим водоизмещением 11 миллионов тонн. Этот исторический опыт, похоже, был забыт Соединенными Штатами и Великобританией. Между двумя мировыми войнами и у нас и в Великобритании широко считалось, что конвойная система с улучшенными средствами противолодочной обороны почти лишила подводные корабли их жала. До Второй мировой войны Гитлер и некоторые члены его военного штаба также сильно недооценивали стратегическую ценность подводных лодок, укомплектованных высоко подготовленными и решительными офицерами и командами. Некоторый эксперты считают, что если бы Гитлер имел в 1939 году на полсотни лодок больше, он, возможно, выиграл бы войну.

В «Морских волках» Вольфганг Франк с восхищением передает сагу об исключительных подвигах германских подводников. Об их успехах и неудачах он рассказывает откровенно. Противоречия большой политики среди высшего германского руководства, показанные с особым акцентом на борьбу адмирала Карла Деница за увеличение количества подводных лодок и подготовку большего числа подводников, напоминают неприятности гросс-адмирала фон Тирпица во время Первой мировой войны. Но плавсостав был далек от этой возни, его задачей было ходить в море и нарушать судоходство противника. «Топить суда» – таков был краткий лозунг их опасной миссии, как это было и для наших отважных подводников в Тихом океане.

Не следует забывать, что, хотя грузовые суда и танкеры не могут выиграть войны, их недостаток может привести к поражению. «Мы должны рассматривать войну на море, – говорил Черчилль, – в качестве фундамента всех усилий Объединенных Наций. Если мы проиграем, ничто другое нам не поможет». Британский премьер-министр также писал: «Атаки подводных

лодок были для нас худшим из зол».

«Зло» для немецких «морских волков» означало успех, когда они свирепствовали на океанских просторах, которые называли «Золотой Запад». Одним из их наибольших успехов была атака на конвой «PQ-17»[1] (июль 1942 г.), который шел в незамерзающие воды Мурманска с грузом британской и американской помощи осажденной России: из 33 судов конвоя 22 было потоплено, включая 5 американских. Если бы волна не была повернута вспять, то вполне возможно, что конвойная система была бы приостановлена до тех пор, пока не были бы обеспечены более мощные силы сопровождения.

Все это немцы знали. Автор «Морских волков» пишет: «Он (адмирал Дениц) продолжал твердо настаивать на том, что главная цель – это топить суда скорее, чем Союзники успевают их строить». Можно вспомнить, что в то время приоритетом номер один промышленного производства в Америке было судостроение. Только начиная с мая 1942 года производство новых судов стало превосходить цифры потерь. Медленно но верно Союзники выигрывали битву в Атлантике. Однако «морские волки» продолжали действовать с неуемной яростью.

Как же, если коротко, Союзники возобладали над подводным противником? Во-первых, с помощью научно-технических достижений в области вооружений и оборудования – таких как специальные радиолокаторы на самолетах, эффективные гидроакустические приборы на кораблях, гидроакустические буи, размагничивание судов, прицепные устройства-имитаторы – «фоксеры» – против акустических торпед, глубинные бомбы-убийцы в 1 000 фунтов. Во-вторых, путем применения более эффективной оперативной тактики – как, например, усовершенствование эскортирования и противолодочной тактики, доведение до совершенства знаменитых групп «охотников-истребителей», которые с высокой эффективностью использовали наступательные возможности авианосцев и быстрых надводных кораблей. В-третьих, с помощью огромного выпуска грузовых судов в Соединенных Штатах.

Никогда нельзя забывать о неподдающемся расчетам человеческом факторе – о неустрашимых военных и гражданских моряках, невоспетых героях, которые несли на себе тяжести долгой и трудной битвы в Атлантике. Они говорили, что хорошая подводная лодка – это та, которая на дне и заполнена водой.

В 1943 году немцы потеряли в море 30 процентов своих подлодок, к началу 1943 года команды подводных лодок знали, «что только три или в лучшем случае четыре из пяти лодок возвращаются на базу». К лету 1943 года подводные лодки

получили шнорхель,[2] но было уже поздно, чтобы это могло стать решающим фактором в морской войне.

Битва в Атлантике, часто проходившая в тяжелых штормовых условиях, в мороз, является важной страницей в истории войн на море, потому что от ее исхода в большой степени зависело, кто из непримиримых врагов одержит победу. Эти леденящие душу истории об отважных моряках, который оставались на своих боевых постах до последнего, даже долгое время зная, что их борьба в действительности проиграна, особо подчеркивают смертельную агрессивность подводных войн. Повторится ли это снова?

Лиланд П. Ловетт, вице-адмирал ВМС США (в отставке) ***[3]***

ЧАСТЬ I
НАРАЩИВАНИЕ НАСТУПАТЕЛЬНОЙ МОЩИ
1939 – 1941 гг.

ГЛАВА 1
РОЖДЕНИЕ ПОДВОДНОЙ ЛОДКИ
(1624 – 1919 гг.)

Тут пишут, Корнелиус-сын сотворил
Голландцам невидимого угря,
И те на нем ходят до порта Дюнкерк
И топят все тамошние корабли.[4]

Бен Джонсон вставил эти строки в третий акт своей комедии, которую он написал в 1624 году. Это весьма важное упоминание о мастерстве доктора Корнелиуса Ван Дребеля, голландца, личного врача короля Англии, изобретателя машины, на которой, если верить сведениям его современников, плавал на ней под водой от Вестминстера до Гринвича.

Это первый зарегистрированный случай успешной подводной навигации. Неизбежно и другие должны были последовать по стопам Ван Дребеля. Бен Джонсон ясно дает понять, что уже в те времена люди искали способы борьбы против такого оружия, как морская блокада. Такие поиски были особенно энергичными в тех странах, которые, в отличие от Великобритании, не имели мощного флота. Среди тех, кто разрабатывал и делал подводные суда в XVIII и XIX веках, были американцы Бушнел и Фултон, француз Густав Зеде, швед Норденфельдт и еще один американец – Джон Холланд.

В 1804 году Фултону удалось заинтересовать своими планами британского премьер-министра Уильяма Пита Младшего, и проекты его подводной лодки «Наутилус» и «электрической торпеды» были тщательно рассмотрены в британском адмиралтействе. Главой военно-морского ведомства в то время был сэр Джон Джервис – потом от стал лордом Сент-Винсентом. Нетрудно себе представить, какое впечатление произвел на государственного мужа от флота этот грандиозный проект. Он сразу понял потенциальную опасность изобретения и попытался похерить его.

«Не смотрите в ту сторону и не трогайте эту штуку! – предупреждал он. – Если мы ее примем, то и другие страны примут, и это будет сильнейшим ударом по нашему превосходству на море, какой только можно себе представить».

Но на эти предостережения не обратили внимания, и при полном одобрении Питта Фултону разрешили проводить свои

эксперименты. 15 октября 1805 года корпус старого датского брига «Доротея» был поставлен на якоря в порту Дил под Уолмер-Касл, и Фултон «атаковал» его своей «электрической торпедой». Адская машина взорвалась с огромной силой, расколов бриг надвое, обломки взлетели высоко в воздух.

Сент-Винсент отнесся в высшей степени критически ко всей затее. «Питт – самый большой глупец из когда-либо живших, – прямо заявил он. – Он поощрил форму ведения боевых действий, которая не нужна тем, кто правит морями, и вполне может лишить нас нашего превосходства».

Шесть дней спустя победа под Трафальгаром положила конец надеждам Наполеона на вторжение в Англию, и Великобритания продолжала править волнами с еще большей уверенностью, чем прежде. Если бы все зависело от Англии, то все идеи подводной войны оказались бы преданы забвению.

Но в других странах идеи, выдвинутые Фултоном и другими, стали развиваться дальше. В 1863 году, во время Гражданской войны в Америке, полупогружающийся корабль, снабженный взрывчаткой на конце бруса, совершил наполовину успешную атаку на линкор янки «Нью-Айронсайдз», который осуществлял блокаду Чарльстона. На следующий год на том же месте самодвижущемуся подводному судну «Хандли» удалось потопить корвет северян «Хаусатоник», но в результате взрыва погиб и атакующий корабль со всей командой. Это был первый и единственный до Первой мировой войны случай успешной атаки подводным кораблем надводного военного корабля.

Далее следует отметить сооружение во Фьюме[5] английским инженером Уайтхедом автономной торпеды, приводившейся в движение сжатым воздухом, потенциальные возможности которой были вскоре оценены всеми морскими странами. Они начали строить быстроходные торпедоносные корабли. Так зародились флотилии[6] торпедных катеров и эсминцев, которые являлись составной частью флотов во время Первой мировой войны. И однако идеальным носителем для торпед являлась подводная лодка.

Тем временем Франция начала проявлять живой интерес к возможностям подводной лодки и к 1901 году построила не менее двадцати девяти моделей лодок с электродвигателем. В то время главным проблемой был поиск надлежащего средства обеспечения движения под водой. Первые изобретатели всецело полагались на электричество или сжатый воздух, потому что считалось невозможным установить двигатель внутреннего сгорания на подводном корабле.

В 1893 году, однако, конгресс Соединенных Штатов призвал

разработать подводную лодку, и контракт был вручен молодому школьному учителю, ирландцу по рождению, Джону П. Холланду. После нескольких первоначальных неудач он, наконец, построил «Холланд номер 9», которая была в 1900 году принята ВМФ США. Этот корабль может быть с полным правом назван первой современной подводной лодкой. Революционной стороной этого проекта являлось то, что на лодке был установлен 50-сильный бензиновый двигатель для надводного хода и электромотор – для подводного, т.е. по существу та же система, которая применяется сегодня.[7] ВМФ США заказали еще шесть таких лодок, пять заказало британское адмиралтейство. Вскоре после этого все морские страны либо разместили заказы на такие подводные лодки, либо приобрели лицензии на их производство.

Германия с нескрываемым интересом наблюдала за этими событиями, но в течение долгого времени германское адмиралтейство воздерживалось от вовлечения в эту гонку. Пришлось Фридриху Альфреду Круппу, крупному производителю вооружений, на собственный страх и риск проявить инициативу, и в июле 1902 года началась работа над его 16-тонной «Форелью». Этот крошечный корабль, едва 12 метров в длину, был построен только в экспериментальных целях. Но он сразу же хорошо зарекомендовал себя, и, после того как кайзер проявил интерес к нему, приехав с проверкой, на нем в качестве первого пассажира прокатился адмирал принц прусский Генрих – 23 сентября 1903 года. На следующий год «Форель» была поставлена России в качестве образца трех подводных лодок большего размера для царского флота.[8]

Первоначальный успех «Форели» в конце концов убедил германское адмиралтейство в необходимости иметь такие корабли, и в сентябре 1904 года Крупп получил первый заказ для германского ВМФ. Адмирал фон Тирпиц, тогда министр ВМФ, высказался за строительство подводной лодки водоизмещением в 237 тонн, длиной около 35 метров, с надводной скоростью в 10,8 узла и подводной – 8,7 узла. Другими словами, фон Тирпицу нужна была океанская подводная лодка. Пока строилась «U-1», на военных верфях в Данциге началось строительство подводной лодки по проекту самого адмиралтейства. В июле 1912 года Германия начала ставить на лодках дизельные двигатели вместо бензиновых.

К 1914 году подводные лодки полностью «оперились» – прямые наследницы аппарата Ван Дребеля, «Черепахи» Бушнелла, фултоновского «Наутилуса», созданий Холланда и Лейка в Америке, Норденфельдта в Швеции и Зеде во Франции.

* * *

Разразившаяся в 1914 году война дала подводным лодкам боевое крещение. Их военный потенциал был пока что неведом, потому что мир мыслил по-прежнему категориями линкоров, одно мощное вооружение которых могло решать исходы сражений на море.

Германия вступила в войну с сорока двумя подводными лодками, часть из которых были в полной боеготовности, другие строились. В ходе этой войны будут заложены еще 811 подводных лодок, но до конца войны будут введены в строй относительно немногие.

Основным назначением подводных лодок было атаковать торговые суда, но тут выявились существенные разногласия относительно того, как их лучшим образом использовать в этих целях. В международном праве не содержалось положений об этой форме войны, они касались только надводных кораблей. Подводные лодки, несущие в себе огромную разрушительную силу и в то же время весьма уязвимые, не успели стать объектом изучения юристов-международников. В результате предполагалось, что они будут вести войну по правилам для надводных кораблей, что лишало подводные лодки самого смысла их существования. Существовавшие нормы международного права требовали, чтобы лодки действовали, как надводные рейдеры, а это означало, что командиры подводных лодок должны были остановить торговое судно и связаться с ним, даже если оно явно следовало во вражеский порт, прежде чем потопить его. Они были обязаны обыскать любое нейтральное судно на предмет контрабанды, хотя этот метод делал уязвимыми лодки со стороны вооружения торгового судна. Перед потоплением какого-либо судна командиры подводных лодок должны были принять меры к сохранению жизни его экипажа – при том, что на лодках не было пространства для размещения людей. Подводным лодкам нужно было законное право топить любое судно, которое вошло в объявленную опасную зону, безо всякого предупреждения.

Блокада Германии придала первоочередную важность вопросу о потоплении без предупреждения. Желая иметь действенные меры против блокады, командование германского ВМФ требовало неограниченной подводной войны против всех судов в объявленной зоне вокруг Британских островов. Но канцлер фон Бетманн-Гольвег не хотел наносить урон нейтральным странам и не давал убедить себя, несмотря на настойчивое давление со стороны адмиралтейства, и в частности

гросс-адмирала фон Тирпица. Подводным лодкам приходилось воевать, имея одну руку, завязанную за спиной. Таким образом, им не давали возможности показать свои истинные боевые качества, в то время как противник наращивал средства противодействия. Когда, наконец, все ограничения в феврале 1917 года были сняты, было уже слишком поздно, подводные лодки были уже не в состоянии выиграть войну, поскольку противник стал слишком силен.

Потопление 22 сентябре 1914 года лейтенантом Веддигеном,[9] командиром подводной лодки «U-9», крейсеров «Абукир», «Кресси» и «Хог» позволило британцам почувствовать огромный разрушительный привкус нового подводного оружия. Менее чем за час 28 человек на 400-тонной подлодке уничтожили британские корабли общим водоизмещением 40 000 тонн с 2 265 членами команд на борту, из которых едва ли треть спаслась.

Мир застыл в оцепенении перед мощью нового оружия: не означает ли это конец британского превосходства на море? Потеря трех крейсеров и нападения на торговые суда быстро вразумили Британию относительно масштабов новой угрозы, и она не замедлила сделать правильные выводы. Ситуация требовала нового типа комбинированной военно-политической войны. Появилось требование, чтобы подводной лодки не имели право атаковать невидимыми, а это увеличивало бы и их уязвимость ввиду слабой защищенности.

Для создания морских контрмер – самых широких и дорогостоящих в английской военной истории – требовалось время. Но политические контрмеры можно было применять сразу. Нортклифф[10] запустил во всем мире свою огромную пропагандистскую машину и одновременно начал небывалую кампанию в прессе, чтобы опорочить действия германских подводных лодок против британских торговых судов. Он достиг своей цели, но всем стало ясно, что впервые в своей истории само существование Британии было поставлено под угрозу.

В апреле 1917 года потери торгового судоходства росли из недели в неделю. Подводная лодка не только пробила бреши в обороне жизненной зоны Британских островов, но и поставила под вопрос весь фундамент мощи Союзников. Угроза полного крушения туманно замаячила на горизонте.

В ноябре 1917 года глава департамента адмиралтейства, занимавшегося борьбой с подводными лодками, представил адмиралу сэру Джону Джеллико баланс сил, задействованных на каждой стороне. В нем указывалось, что «на германской стороне – 178 подводных лодок. Против них Британия использует 277 эсминцев, 30 корветов, 49 паровых яхт, 849 тральщиков, 687

дрифтеров, 24 тральщика (колесных), 50 малых дирижаблей, 194 самолета, 77 противолодочных судов-ловушек» и более 100 000 мин.

Лишь в 1918 начала оправдывать себя система конвоев, и потери начали сокращаться. Радиосвязь между лодками, нападавшими на конвои, в те времена была не на высоком уровне. Поскольку торговые суда перестали плавать в одиночку и эскорт эсминцев усиливал противолодочную оборону, началась отливная волна. Программу адмирала Шеера по строительству Германией подводных лодок до конца войны материализовать не удалось.

И вот в 1918 году появились люди, которые утверждали, будто подводные лодки, временами несшие на себе всю тяжесть войны, отжили свое. В конечном итоге – или так казалось – конвойная система и улучшенная противолодочная оборона показали свое превосходство над противником. И все-таки вряд ли вызвал удивление тот факт, что подлодки были среди оружия, которое Германии на все времена запрещалось иметь по Версальскому договору.

ГЛАВА 2
РАДУЖНАЯ ПЕРСПЕКТИВА
(1920 – 1935 гг.)

С течением лет притупилась память о кошмарах подводной войны. Тысячи новых судов мирно бороздили моря, война была поставлена вне закона, о ней больше не говорили. Но британцы не забыли своего «величайшего судного часа», как назвал адмирал Джеллико подводную угрозу. На морских конференциях британские делегаты использовали всевозможные аргументы, чтобы убедить другие морские державы, что конвойная система сделала подводные лодки устаревшим оружием, что они не смогут далее противостоять противолодочным средствам и что в будущих войнах подводные лодки обречены играть лишь вспомогательные роли.

В переговорах по таким вопросам Германия не участвовала, так как перестала быть морской державой. Ее маленький военно-морской флот – райхсмарине – состоял из нескольких устаревших надводных кораблей. Накопленный опыт германских верфей по строительству подводных лодок – самый широкий опыт в мире – оставался невостребованным.

Однако в эти годы небольшая группа немцев работала в проектно-конструкторском бюро одной голландской судостроительной фирмы. Все они во время войны занимались строительством подводных лодок и теперь использовали накопленный опыт в работе над новыми проектами. Строительные планы охватывали весь мир – Швецию, Финляндию, Южную Америку, Испанию, Турцию. Они касались создания разных типов лодок, и под проектами стояли подписи Техеля и Шюрера – людей, приобретших славу в Великую войну. [11] Эти люди создавали ячейки новой германской подводной техники, которая станет прототипом германских подводных лодок периода Второй мировой войны.

Эти лодки строились за счет частных средств голландской фирмы – одна 250-тонная в Або, Финляндия, которая впоследствии вошла в финские ВМС, одна 500-тонная в Кадисе, Испания, которую приобрели турки. Германские инженеры, специалисты по работам в доке и морские офицеры контролировали их строительство. Небольшие группы – не более пяти-шести человек – ездили инкогнито в Финляндию и Испанию. Корабельные офицеры старшего командного состава, офицеры инженерных служб, конструктора под видом бизнесменов,

студентов, рабочих или инженерных сотрудников голландской фирмы набирались нового опыта в строительстве подводных лодок. Их учителями были ветераны дела – «Роберто» Бройтигам и Папенберг, имя которого впоследствии получило дальномерное устройство, известное всем подводникам.

25 июня 1933 года горстка офицеров и около шестидесяти старшин и матросов были собраны в одной из казарм Киль-Вика. Казарма была отремонтирована, и в ней закипела работа вновь созданной команды. На ленточках бескозырок значилось: «Школа противолодочной обороны». Официально школу основали для создания современной системы противолодочной обороны, но в ней работали и первичные курсы подготовки будущих командиров подводных лодок, старшинского и рядового составов.

Весной 1934 года в международных поездах, курсировавших между Треллеборгом[12] и Стокгольмом можно было видеть молодых людей, ехавших на север поодиночке и парами. Они не вызывали чьего-либо любопытства, а сами ничего не рассказывали. В конце концов, много немецких туристов ездили на отдых в Швецию и Финляндию. Эти молодые люди все лето участвовали в испытаниях новой подлодки. Все лето они выходили из Або в море, проводили погружения, проверяли работу вооружения, потом лодку передали финскому ВМФ. После этого они вернулись в Германию.

Тем временем на верфях «Дойче Верке» и «Германия» выросли загадочные, бдительно охраняемые крытые сооружения. Без специальных пропусков, тщательно проверяемых, туда никого не допускали.

В первой половине 1935 года Лондон стал местом политического события первостепенной важности: Англия и Германия заключили морское соглашение. Вызов британскому морскому могуществу был одной из причин Первой мировой войны, и данным соглашением Германия показывала, что ее планы перевооружения не направлены на гонку вооружений на море. Стороны были полны решимости не допустить новой войны между двумя странами, и морское соглашение служило осязаемым доказательством этой решимости. Германия добровольно ограничивала свой военный флот 35 процентами от британского, что не должно было представлять опасности для Британии, в то время как, например, Франции разрешалось иметь 60 процентов от британского флота. Среди других статей соглашения были и статьи относительно подводных лодок: Германии разрешалось иметь 45 процентов от сравнительно небольшого британского подводного флота, а при определенных условиях этот потолок мог быть поднят до 100 процентов. Таким

образом, Версальский договор, который более десяти лет серьезно сдерживал развитие германского военного флота, уступил место добровольному соглашению, которое, казалось, должно было исключить всякую возможность военного конфликта между двумя странами. Главнокомандующий ВМС Германии адмирал Редер получил возможность разработать план создания небольшого, но хорошо сбалансированного флота, План был рассчитан примерно на восемь лет.

В июне 1935 года одна из стен загадочных сооружений в германских доках была убрана, и мощный плавкран «Длинный Генрих» аккуратно перенес первую послевоенную германскую подводную лодку на воду. 28 июня она во время пышной церемонии была принята в состав ВМФ.[13] Далее с интервалами в две недели на воду было спущено еще одиннадцать лодок. Это были 250-тонные лодки по образцу той, что была построена в Финляндии – маленькие, юркие, их в шутку называли «каноэ». И первые шесть лодок – от «U-1» до «U-6» – были укомплектованы теми, кто учился в казармах школы на Вике, и теперь они на практике проверяли свои теоретические знания. У Германии не было подводных лодок в течение пятнадцати лет. Молодые офицеры были детьми, когда окончилась Первая мировая война, и учиться им пришлось с азов.

Поступил заказ на создание первой оперативной флотилии подводных лодок, и тут появилась кандидатура Деница на командование флотилией. В то время он был «фрегаттенкапитэн» – капитан 2 ранга и командовал крейсером «Эмден», возвращавшимся из похода вокруг Африки в Индию. Он хотел остаться на крейсере и как можно скорее пойти в новое дальнее плавание. Такой дальний поход, помимо его политического пропагандистского эффекта, давал и неоценимый практический опыт. Деница и командира крейсера «Карлсруэ», тоже недавно возвратившегося из дальнего плавания, пригласили на доклад к главнокомандующему ВМС. Адмирал Редер выслушал их доклады, а затем обратился к командиру «Эмдена»:

– Я высоко ценю ваше желание остаться командиром крейсера «Эмден» и на следующее плавание, но я решил, что вы будете командовать первой флотилией подводных лодок.

В этот вечер Деницу наверняка вспомнились события восемнадцатилетней давности, потому что назначение на подводные лодки оживило в памяти события военного прошлого…

Во время одного из первых походов лодка, на которой он служил, в подводном положении столкнулась с каким-то объектом, потеряла управление и пошла на дно. Лишь на глубине

пятидесяти метров удалось остановить неуправляемое погружение, а затем и всплыть. Верхняя палуба была искорежена, орудие пришло в негодность, перископы погнуты. Последующие десять дней пришлось двигаться вслепую, при каждом всплытии рисковали оказаться среди противолодочных кораблей с глубинными бомбами наготове.

Вспомнил он наверняка и свое первое командование – подводной лодкой «UC-25», на которой подкрался к пирсу в порту Аугуста на Сицилии и потопил британское ремонтное судно «Сиклопс».

Свое последнее боевое задание он выполнял в качестве командира подводной лодки «UB-68», которая была замечательна тем, что в подводном положении плохо поддавалась управлению. 4 октября он совершил надводное нападение на конвой в Средиземном море, торпедировав одно судно, которое отстало от конвоя, потом он поспешил в голову конвоя, чтобы на рассвете произвести еще одну атаку – из подводного положения. Он начал нормальное погружение, когда лодка вдруг с сильным дифферентом на нос камнем пошла на дно. Когда показатель глубины стал достигать опасной отметки, старший помощник вырубил освещение, чтобы команда не видела, как глубоко они погрузились. От избыточного давления взорвались два резервных воздушных резервуара, и Дениц понял, что есть единственный способ спасти лодку от погружения на глубину, из который не вернуться. Он продул все балластные систерны,[14] и подводная лодка, по-прежнему неуправляемая, выскочила на поверхность как пробка – прямо под дула крейсера и нескольких эсминцев. Вокруг стали падать снаряды, он дал приказ снова погрузиться, но ему доложили, что сжатого воздуха нет. Противник тем временем пристрелялся, и один снаряд пробил боевую рубку. Дениц с командой затопили лодку, покинув ее. Их подобрал британский эсминец, но на его борту недосчитались нескольких подводников, в том числе механика Йешена, который, выполнив приказ о затоплении корабля, ушел под воду вместе с ним.

Маленькая группа спасенных прибыла на Мальту, оттуда началось долгое путешествие в Англию. Последовали три месяца жизни в лагерях военнопленных Шотландии и Англии, где часто приходилось слышать популярный призыв «повесить командиров подводных лодок».

Дениц начал планировать возвращение в Германию одним-единственным способом – репатриироваться в качестве военнопленного, у которого не в порядке со здоровьем или головой. Дениц сознательно и неуклонно разыгрывал душевнобольного, играя в детские игры с пряниками и

фарфоровыми собачками, которое можно было купить в магазине, и делал это так, что даже его старпом стал верить, что командир рехнулся. Дениц попал в больницу по более серьезному случаю, и там другой командир подводной лодки – лейтенант фон Шпигель, посоветовал ему:

– Притворяться чокнутым – это здесь не помогает, уже пробовали. Нет ли у тебя, Дениц, чего-нибудь посерьезнее – малярии или еще чего?

И вдобавок к «умопомрачению» он получил ярлык страдающего «рецидивом старого тропического заболевания». Наконец, привязанный к носилкам, он услышал диагноз английского врача – диагноз, ради которого он так старался:

– Типичный случай для репатриации. Внесите его в список.

Наконец-то он дома, но как все изменилось! Его принял «корветтенкапитэн» – капитан 2 ранга Шультце, под началом которого он служил на подлодке в Средиземном море. Теперь Шультце занимался набором офицеров для восстановления крошечного послевоенного флота Германии.

– Ты к нам присоединишься, Дениц? – спросил Шульце.

От ответа Деница зависела вся его будущая карьера.

– А у нас будут снова какие-нибудь лодки? – спросил Дениц.

– Да, я уверен, – сказал Шультце. – Через несколько лет, конечно.

И Дениц решил и дальше служить своей стране в качестве офицера ВМФ.

И вот в 1935 году это предсказание оправдалось – через много лет. И руководить возрождающимся подводным флотом поставили Деница. Если взглянуть на этот факт в перспективе, то здесь было какое-то предопределение.

27 сентября 1935 года первая флотилия подводных лодок – имени Веддигена – официально вошла в состав военно-морского флота.

ГЛАВА 3
НОВОЕ РОЖДЕНИЕ ПОДВОДНОЙ ЛОДКИ
(1935 – 1939 гг.)

Первоначальная ячейка подводного флота состояла из плавбазы «Саар» и трех «малюток» под командованием лейтенантов Гроссе, Лооса и Фрайвальда. Дениц установил два фундаментальных принципа: во-первых, все учебные задачи должны быть построены с учетом условий настоящей войны, и, во-вторых, офицеры и команда должны проникнуться энтузиазмом и работать с полной самоотдачей и преданностью делу. Лодка должна находиться как можно больше далеко в море, при любой погоде, над водой или под водой. И действительно, «Саар» и его трех маленьких спутников редко можно было видеть в порту.

Будучи в море, Дениц переходил с лодки на лодку, обучая молодых командиров азбуке управления кораблями. Когда он находился на мостике, его флагманский механик ходил из центрального поста в машинный отсек, оттуда в электромоторный, заставляя членов механической боевой части, от офицеров-механиков до матросов-дизелистов и –электриков, тренироваться так, чтобы они ориентировались в лодке в закрытыми глазами. Это был «папа» Тедсен, который прошел путь от матроса до инженер-адмирала.

Потом лодок стало шесть. Вначале лодки работали поодиночке, а потом стали отрабатывать атаки на конвой группами – конвой представлял собой «Саар». Дениц не удовлетворялся тем, что отрабатывали теорию и практику, он учил, что в подводной войне невидимость является залогом успеха, и развивал у подводников чутье насчет того, когда противник может их видеть, а когда нет.

Отработка задач в условиях, приближенных к боевым, неизбежно была связана с повышенной опасностью даже в мирное время. В ноябре 1936 года подводная лодка «U-9» в ходе атаки учебной цели – старого судна – получила пробоину в результате столкновения и затонула в Любекском заливе. Годом позже «U-12» оказалась на волосок от гибели, когда вся флотилия выполняла задачу по глубоководному погружению. Но на риск и даже жертвы приходилось идти, учитывая, что это повышало эффективность действия кораблей в боевых условиях.

В день, когда германской армии было приказано оккупировать Рейнскую область в ходе операции, которую

подводники называли «Первой Пунической войной»[15], подводные лодки, как всегда, занимались боевой подготовкой в районе Менс-Клинт Балтийского моря. Вдруг был получен приказ прекратить учения, вернуться на базу и готовиться к войне. Из Киля лодки по Кильскому каналу были переведены в Брюнсбюттель, где загрузили торпеды и в 4 часа утра вышли на позиции – дожидаться «противника». Два дня спустя операция была прекращена. Беспрепятственно и под приветствия жителей германские войска завершили оккупацию Рейнской области. «Первая Пуническая война» закончилась.

Поступили новые лодки, боевая подготовка шла своим ходом. Появились 1-я, затем 7-я и 9-я флотилии. После «каноэ» появилась лодка серии VII – 500-тонная и первые более крупные лодки, прозванные «морскими коровами».[16] Всем флотилиям, как действующим, так и находившимся и в стадии планирования и формирования, присваивались имена асов Первой мировой войны – Веддигена, Зальцведеля, Эмсманна, Вегенера, Хундиуса, Лооса.

Возникла проблема, какими лодками лучше оснащать флотилии. Германское адмиралтейство мыслило категориями 2000-тонных лодок, а Дениц выступал за большее число меньших по размерам лодок, которые, как он считал, удобнее в действиях против торговых судов и менее уязвимы со стороны противолодочных средств. Он утверждал, что во время войны лучше иметь две меньшие лодки на двух позициях, чем одну большую на одной позиции, от чего шансы на успех удваиваются. В двух словах, он выступал за основной тип оперативной лодки водоизмещением 740 тонн, которая имела бы запасные торпеды в герметичных контейнерах вне прочного корпуса и обладала бы большим радиусом действия. В целом он добился своего, потому что на его концепции была основана базовая подводная лодка серии VII, которая покажет свою эффективность против конвоев во Второй мировой войне.

Он также разработает совершенно новый тактический арсенал. В Первую мировую войну подводные лодки действовали поодиночке и вне связи друг с другом в определенном каждой районе. Но в будущей войне благодаря усовершенствованию радиосвязи появлялась перспектива наносить массированный координированный удар по конвоям, направляя лодки в определенный район по радио.

Подводные лодки прошли первую настоящую проверку на морских маневрах 1937 года. Около двадцати лодок было привлечено для «атаки и уничтожения» конвоя, защищенного всеми известными видами противолодочной обороны, который

направлялся из Восточной Пруссии в Свинемюнде. Суда были обнаружены и атакованы, и, несмотря на все меры противолодочной обороны, «уничтожены» – такую оценку вынесли наблюдатели. Позднее зона маневров расширялась до Северного моря и даже до Атлантики. Весной 1937 года германские подводные лодки участвовали в организации международного контроля во время Гражданской войны в Испании.[17]

В мае 1938 года Дениц направил главнокомандующему ВМС специальный меморандум. В прессе перед этим было опубликовано британское заявление с осуждением концепции «Великой Германии», и Дениц доложил своему руководству, что для германского флота было бы неверно придерживаться доктрины, гласящей, что конфликт Англии и Германии невозможен ни при каких обстоятельствах, и выступил за немедленное ускорение строительства подводных лодок.

Ответ на его меморандум пришел через несколько дней. Из него следовало, что никаких изменений в планах «сбалансированного» развития ВМФ или увеличения числа подводных лодок не предусматривается. Из руководства флота лишь адмирал Денш, начальник разведки флота, выступил в поддержку Деница. «Мы должны, – говорил Денш, – строить подводные лодки на каждой реке, каждом лугу, замаскировав объекты под окружающую зелень». Но ни его мнение, ни мнение недавно повышенного в звании до коммодора Деница не было принято во внимание. Тогда господствовало повальное и глубоко укоренившееся убеждение, что новое столкновение между двумя великими странами приведет к упадку обеих и окажется разрушительным для всего мира, и его ни в коем случае нельзя допустить.

Судетский кризис, или «Вторая Пуническая война», осенью 1938 года стал причиной того, что подводные лодки были снова приведены в состояние готовности к войне. Хотя командующий подводным флотом находился в отпуске, все приготовления прошли гладко и лодки пришли в движение в тот же вечер. Но в то время как они проходили Кильский канал, по радио объявили о заключении Мюнхенского соглашения. «Вторая Пуническая война» закончилась, не успев начаться.

По всей Германии прокатился вздох облегчения и благодарности за сохранение мира. Тем не менее Дениц продолжал настаивать на развитии строительства подводных лодок в рамках морского соглашения. Была удовлетворена его просьба о направлении плавбаз вместе с подводными лодками в дальние плавания, но он не получил никаких уступок в том, что

касалось программы строительства подводных лодок.

Примерно в это время в Киль к Дениц приехал инженер по фамилии Вальтер, который изобрел газовую турбину, использующую разложение перекиси водорода. Он продемонстрировал ему ценность топлива «аурол» для движения под водой и попросил, чтобы Дениц поддержал его, потому что в адмиралтействе, куда он обращался и предлагал свое изобретение, кажется, не оценили его значимости. Инженер утверждал, что лодка, построенная по его проекту, могла бы развивать под водой скорость от 23 до 25 узлов, причем без труда и в течение долгого времени.

Дениц сразу же оценил возможности нового изобретение и обещал свою полную поддержку.[18] Но зная, как докладные записки застревают в кабинетах, Дениц решил найти случай и поговорить с главнокомандующим. Когда наконец это получилось, адмирал Редер выслушал его внимательно, но довольно скептически. Редер подчеркнул, что идея Вальтера получила достаточную поддержку в соответствующих отделах адмиралтейства, но для воплощения столь революционного процесса в жизнь потребуется так много времени, что предприятие окажется неэкономичным. Дениц ответил, что даже если идеи Вальтера и не получат полного подтверждения на испытаниях, игра все равно стоит свеч.

Прошло не много времени, и Вальтер снова пожаловался, что германское адмиралтейство по-прежнему проявляет безразличие к его проекту, и Дениц вновь попытался оказать давление в поддержку Вальтера, потому что он отнюдь не был уверен, что столкновения с Англией не будет «ни при каких обстоятельствах». Эти сомнения побудили его запланировать «военную игру» с прицелом на боевые действия против Англии. Район игры выбрали в Атлантике, а тактическим рисунком – нападение «стай» на охраняемые конвои. В январе 1939 года он рапортовал об итогах учений, заключив свой рапорт революционным предложением: «Мне нужно по крайней мере 300 подводных лодок, иначе я не смогу добиться решающих результатов в войне, независимо от того, как хорошо будет подготовлена каждая отдельная подводная лодка. При том числе подводных лодок, которые есть в строю и в строительстве, я смогу добиться не больше чем серии булавочных уколов». Судьба этого предложения оказалась не лучше, чем у предыдущих.

Мемельский инцидент[19] – «Третья Пуническая война» – весной 1939 года позволил подлодкам провести практические маневры на Балтике, в районе Свинемюнде. Потом германский флот совершил весенний поход в Лиссабон, Сеуту[20] и далее в

Западное Средиземноморье. Поход явился прекрасной школой для двадцати с лишним подводных лодок, принявших в нем участие. Между мысом Сент-Винсент и островом Уэсан[21] состоялись учения по атаке подводными лодками вспомогательных кораблей в сопровождении эскорта, и снова результаты оправдали теории Деница и систему боевой подготовки. После серьезнейшего анализа он оказался удовлетворенным тем, что тактика «стаи» принесла успех, и уверенным, что она принесет успех и на войне. Несмотря на свою малочисленность, подводный флот превращался в грозное и хорошо управляемое оружие.

В середине июля 1939 года гросс-адмирал Редер присутствовал на учениях всех лодок в Балтийском море и после учений выступил перед офицерами в Свинемюнде.

– Люди каждый день и каждый час говорят о войне, – сказал он. – Но я могу заявить, что фюрер сказал мне лично, что ни при каких обстоятельствах не будет войны с Западом. Такая вещь означала бы finis Germaniae.

Редер заразился уверенностью Гитлера после помпезной речи того перед генералами. В частной беседе с Редером Гитлер как-то сказал: «У меня есть три способа хранить секреты. Первый – это частная беседе один на один с кем-либо. Второй – это мысли, который я держу при себе. И третий – это то, о чем я даже сам думать не смею». Здесь был, очевидно, скрытый совет, Гитлер имел в виду: «Верь только тому, что я говорю приватно, а не вводи себя в заблуждение тем, что я говорю публично». Редер помнил этот его совет, и его убеждение, что Гитлер не собирается воевать, имело своими корнями личные беседы с Гитлером.

Капитан 1 ранга Дениц был настолько впечатлен тем, с каким убеждением Редер неоднократно цитировал Гитлера, что решил взять долгожданный отпуск. Однако в офицерской кают-компании он позже сказал:

– Одно можно сказать с уверенностью: если война придет, то Англия будет против нас. Насчет этого не заблуждайтесь.

Весь август международная напряженность нарастала и приближалась к пределу. Поступали сообщения, что британский и французский флота принимали меры предосторожности. Дениц, которого отозвали из отпуска по телефону, получил соответствующие указания, и в результате в середине августа весь небольшой подводный флот покинул свои базы в Северном и Балтийском морях, и все лодки заняли заранее назначенные им позиции в Атлантике и Северном море с приказом не обнаруживать своего присутствия, пока длится мир.

Наступил сентябрь, лодки оставались на своих позициях.

Погода стояла тихая, почти умиротворяющая, на лодках несли обычную службу, вахта сменяла вахту.

…3 сентября, полдень. Командир подводной лодки стоит себе на мостике и, опираясь на поручень, переговаривается с механиком. Вдруг снизу доносится тревожный сигнал из динамика, потом слышно, как кто-то быстро поднимается по трапу боевой рубки, потом в люке появляется красное лицо молодого матроса.

– Господин командир, только что передали по радио: война с Англией!

Несколькими минутами спустя приходит радиограмма из германского адмиралтейства, подтверждающая это сообщение:

> «Немедленно начинайте боевые действия против Англии».

Часы показывают 15.40 сентября 3-го дня.

* * *

Перед самым началом войны Дениц перевел свой штаб из Свинемюнде в казармы на окраине Вильгельмсхафена. Здесь 3 сентября утром они проводил совещание с офицерами штаба, когда ему было передано срочное сообщение. В нем был перехваченный британский сигнал всем военным кораблям и торговым судам, состоявший из двух слов, переданных открытым текстом: «TOTAL GERMANY». Это означало, что Англия объявила войну Германии. Дениц вскочил с места и начал в возбуждении ходить по комнате.

– Проклятье! – крикнул он. – Опять мне через это проходить?!

Внезапно он покинул совещание и прошел в свой кабинет, где в течение получаса оставался наедине со своими мыслями, а тем временем его штаб готовил приказы для передачи на лодки, находившиеся на позициях.

Вернулся он уже оправившимся от первоначального шока, и его офицеры не чувствовали в нем больше ничего, кроме его энергии и решимости делать то, что необходимо.

– Какие шаги вы предприняли шаги? Покажите ваши проекты приказов… Очень хорошо, так и дальше поступайте.

Одобрив приказы на лодки, он перешел к большой карте, закрывавшей одну из стен. На ней были очертания береговой линии Северного моря, Британских островов, Восточная Атлантика. В последующие пять лет при постоянном внимании Дениц эта карта покрывалась пометками и расширялась, пока не

вобрала в себя почти все океаны. А теперь, наблюдая, как офицеры штаба прикалывают на карту флажки, отмечающие позиции подлодок, он с горечью вспоминал свои безуспешные попытки увеличить подводный флот. Если бы его послушали, думал он, сейчас можно было бы развернуть против англичан еще лодок тридцать.

ГЛАВА 4
ПЕРВЫЕ УСПЕХИ
(сентябрь – октябрь 1939 г.)

Начало войны застало лодки у западного подхода к Ла-Маншу в относительно спокойном море. Но там, где раньше было беспрестанное движение в обе стороны царил полный покой – ни дымка, ни мачты. Напрасно впередсмотрящие час за часом выискивали во всех секторах горизонта признаки жизни.

4 сентября в мировой прессе появились сенсационные заголовки: британский пароход «Атения» затонул от загадочного взрыва в первый же день войны. Вначале никто не знал причин катастрофы. «Германские подводные лодки!» – кричала британская пресса. «Диверсия! – отвечал из Берлина доктор Геббельс. – Диверсия, специально организованная в Англии, чтобы запугать англичан Германией». Стучали буквопечатающие телеграфные аппараты и трезвонили телефоны между адмиралтейством в Берлине и командованием подводного флота. В отсутствие сообщений от какой-либо из подводных лодок обе инстанции чистосердечно заявляли, что никакая из лодок не имеет никакого отношения к гибели «Атении».

Тем временем подводные лодки, находившиеся на позициях, за ночь с 3 на 4 сентября и за весь день 4 сентября ничего не обнаружили. Только утром 5 сентября, когда «каноэ» занимались постановкой мин вдоль британских берегов, «U-48» натолкнулась на пароход, следовавший в Шотландию. Лейтенант Шульце, приближаясь к нему, из осторожности не злоупотреблял перископом, но он успел обратить внимание, что на цели не было флага или надписей, свидетельствовавших о его принадлежности к нейтральной стране.

– По местам стоять к артиллерийской атаке! Радиорубка, доложите, использует ли цель радиосвязь. Всплываем!

Война для «U-48» началась после того, как она всплыла из глубины. Не обращая внимания на тяжелые волны, перехлестывавшие через верхнюю палубу, артиллеристы бросились на свои боевые посты, выпустив первые снаряды еще до того, как поступил приказ «Пли!». Белые столбы воды взметнулись возле цели, которая резко отвернула и показала британские опознавательные знаки. В следующий миг в наушниках радиста подводной лодки громко и отчетливо зазвучали сигналы азбуки Морзе.

– Командир, судно передает! «Ройал Септр» преследуется и

обстреливается подводной лодкой. Координаты…

Это меняло дело. Первые выстрелы были произведены у носа судна, но тем, что оно по радио вызывает помощь, оно совершает, по международному праву, «враждебный акт». Несмотря на волны, накатывавшие на палубу, снаряд за снарядом стали ложиться в цель. Когда команда стала спускать шлюпки, подводная лодка прекратила огонь и стала уходить в море.

– Центральный пост! – раздался голос радиста. – Сообщите командиру, что судно по-прежнему передает сигналы.

Он ясно слышал текст: «Ройал Септр» преследуется и обстреливается подводной лодкой. Покидаем судно. Координаты…».

Радист судна был явно смелым человеком, исполнявшим свой долг до конца, как повелевали британские «Правила обороны торговых судов во время войны».

– Ничего не поделаешь, – сказал командир лодки, – придется истратить по ним торпеду.

Через тридцать восемь минут «Ройал Септр» – «Королевский скипетр» затонул – первое из, как признали потом Союзники, 2 603 судов, которые были потоплены германскими подводными лодками во время Второй мировой войны.

Сигналы с «Ройал Септр» вызвали оживленные отклики в эфире. Радиостанции во Франции и Англии и вдоль берегов Ирландии стали передавать срочные предупреждения: «Предупреждения всем судам. Подводная лодка в районе…» Вновь пугающие сообщения заполнили эфир и нарушили покой мирных моряков: «Преследуется подводной лодкой… Преследуется и обстреливается подводной лодкой… Координыты… SOS – подводная лодка».

Когда в мирное время радисты слышали эти три буквы – SOS, то всякая радиосвязь прекращалась и каждая радиостанция, на судне или на берегу, ловила сообщения с терпящего бедствие судна. Но в сентябре 1939 года появился новый сигнал – SSS – «submarine, submarine, submarine».

«Ройал Септр» и «Босния» были первыми судами, оповестившими о своей гибели таким образом. За ними скоро последовали «Рио-Кларо» водоизмещением 4 086 тонн, «Гартэйвон» с 2 900 тоннами железной руды для Глазго, «Уинкли» – 5 055 тонн и «Ферби» из Хартлпула.

Лейтенант Херберт Шульце, который впоследствии получил «Железный крест» с дубовыми листьями, направил послание премьер-министру Черчиллю: «Командир – для мистера Черчилля. Потопил британский «Ферби» в районе… Пожалуйста, подберите команду».

Помимо этого сообщения, исполненного черного юмора и упомянутого в британском парламенте, все более просьб о помощи раздавалось с судов в Северном море и Атлантике, становившихся мишенями подводных лодок. 6 сентября поступил сигнал от грузового судна «Манаар» водоизмещением в 7 300 тонн, который уже в эти первые дни войны успел оснаститься кормовой пушкой, оказал сопротивление, но был потоплен. 7 сентября были приняты сигналы еще с двух судов, прежде чем они навечно исчезли: с «Юккастана», 5 809 тонн, который попытался таранить нападающего, и с танкера «Оливгроув», 4 060 тонн, затонувшего после радиосигнала и попытки уйти от атакующего. 8 сентября поступили сигналы от британского танкера «Риджент тайгер», 10 176 тонн, и парохода «Кеннебек». И так пошло день за днем, ночь за ночью. И все тот же зов о помощи: «Спасите – подводные лодки!» Это были пароход «Нептуния», «Бритиш инфлюэнс», танкер «Вермонт», «Йоркшир», 10 200 тонн, датское судно «Вендия», финское «Мартти Рагнар», шведское «Гертруд Братт», норвежское «Такстар» – каждое было остановлено, осмотрено и потоплено – за перевозку контрабанды или за применение радиосвязи. Потом были еще и еще.

Еще с 1918 года британцы утверждали, что подводные лодки устарели ввиду системы конвоев и развития противолодочной обороны. Многие военно-морские инстанции, в том числе и в самой Германии, считали, что подводные лодки отжили свое. Но подводные лодки ответили на это тем, что потопили 175 000 тонн в сентябре 1939 года, 125 000 тонн в ноябре, свыше 80 000 тонн в ноябре и 125 000 тонн в декабре. В день объявление войны Британия ввела полную блокаду Германии. Британия поступила точно так, как от нее и ожидало германское военно-морское командование: она начала с того, на чем остановилась в 1918 году – стала вооружать торговые суда пушками и глубинными бомбами, приказывая судам избегать поиска лодок, а уходить от них, в случае же нападения – открывать огонь или пытаться таранить. Им приказывалось во что бы то ни стало радировать о помощи и местонахождении.

* * *

«U-29» под командованием лейтенанта Шухарта выжидала на позиции у судоходных путей к западу от Ла-Манша. Во время утреннего кофе в поле зрения появился пароход, двигавшийся на высокой скорости и противолодочным зигзагом. Это было пассажирское судно тоннажем около 10 000 и с флагом красного

цвета. Пока командир вглядывался через перископ, пытаясь определить принадлежность судна, за кормой судна внезапно появилось черное пятно и стало увеличиваться – самолет! Это наверняка означало, что судно перевозит войска или оружие. Командир дал приказ торпедистам приготовиться к стрельбе, но прежде чем он успел скомандовать, цель изменила курс, открылась в полную длину и отвернула. Шухарт изменил свой план и погрузился на 35 метров. Он собирался дождаться, чтобы судно скрылось из вида и затем начать преследование в надводном положении, а тем временем можно было выпить кофе и съесть бутерброд.

Наконец настало время для всплытия, и командир осторожно поднял перископ, чтобы быстро оглядеться вокруг. Внезапно слева он увидел облако черного дыма. Протерев окуляры, он снова взглянул и тут его озарило: это вовсе не облако дыма, а авианосец, идущий на него! Расстояние было слишком большим, чтобы разглядеть детали, но он различил мачту эсминца сопровождения. Картина стала ясна: самолет, вертевшийся над лайнером, принадлежал авианосцу. Командир хорошо понимал, что авианосец не может находиться в море без воздушного сопровождения, и стал внимательно разглядывать небо, но ни одного самолета в поле зрения не оказалось.

– Оба малый вперед, – тихо сказал командир. – Держать на этой глубине. На подходе большие корабли. Честное слово, перед нами авианосец. Надо быть готовыми к бомбам и глубинным бомбам.

На малом ходу и ведя постоянное наблюдение, Шухарт подошел ближе к добыче. По-прежнему не было видно ни дальнего надводного, ни воздушного охранения. Он разглядел ближнее охранение – один эсминец впереди, один сзади и по одному по бокам. Авианосец шел курсом на запад. Внезапно появились два самолета, делавшие круги над авианосцем. Расстояние было все еще слишком большим, и лодке пришлось идти пока параллельным курсом с авианосцем, который иногда делал зигзаги в сторону от лодки. Затем, когда авианосец сделал поворот почти на 70 градусов, командир поймал момент и выстрелил, рассчитывая в основном на интуицию, потому что, как он потом записал в вахтенном журнале, «огромный размер цели делает бессмысленными нормальные расчеты, и к тому же я смотрел прямо на солнце».

Пот градом катил с лица Шухарта, пока он в ожидании стоял в центральном посту, надев фуражку козырьком назад. Через перископ он видел эсминец бокового охранения, спокойно разрезающий волны со скоростью узлов пятнадцать и на

расстоянии метров 500 от него. Торпеды на курсе – время было спасаться, уйдя на глубину. Он не успел начать уход на глубину, как раздались два мощных взрыва, отдавшихся на лодке, потом услышали сильную детонацию, потом послабее. Попал!

«Взрывы были такими мощными, – писал позже Шухарт, – что я подумал, повредилась и лодка. Раздались ликующие возгласы команды, хотя всем нам предстояло подождать, что же будет теперь с нами. Тем временем мы ушли на 55 метров и, увидев, что с нами ничего не происходит, стали осторожно погружаться еще глубже».

Впервые их лодка забралась на такую глубину. После того как едва не погибла «U-12, в мирное время строгим указанием адмиралтейства не разрешалось погружаться глубже 45 метров. Тогда еще не знали, выдержит ли прочный корпус давление на глубине 75 метров.

Напряженно приглядываясь к приборам, показывавшим давление, они безо всяких гидрофонов прекрасно слышали быстро приближающиеся звуки винтов, и вот они уже над головой. Потом звуки винтов стали утихать и в тишине раздалось четыре взрыва. Лодку пошатнуло, словно ее ударили тяжелым кулаком. Шухарт увидел, как боевая рубка вздрагивала, но он спокойно и внешне безразлично продолжал отдавать приказы. Его уравновешенность передалась команде. Эсминцы вернулись и сбросили серию бомб над головой.

«Третья серия, – было записано в вахтенном журнале, – была сброшена на некотором расстоянии от нас… Атаки продолжались до 11 часов ночи, иногда взрывы гремели рядом, иногда вдалеке… В 23.40 звуки винтов стихли. Определить местоположение было невозможно. Я всплыл».

На другой день Би-Би-Си объявило, что адмиралтейство с сожалением сообщает о потере авианосца «Керейджес» («Отважный»).[22] Новость распространилась по Германии со скоростью степного пожара. «Кажется, у нас опять появились подводные лодки», – говорили люди, и внезапно долго дремавшая вера в это оружие пробудилась. Атака Шухарта задела струны в памяти немцев.

В один из последних дней сентября коммодор Дениц стоял у шлюзовых ворот Вильгельмсхафена, наблюдая за возвращением из похода подводной лодки «U-30», командиром которой был лейтенант Лемп. Над портом кружили и галдели чайки, оркестр заиграл музыку, когда лодка стала медленно приближаться к пирсу.

Наконец командир лодки встал перед Деницем.

– Разрешите доложить, «U-30» из патрулирования вернулась.

Коммодор протянул руку и спросил:

– Ну, Лемп, как дела?

Но, еще не оторвав руку от козырька, молодой командир произнес упавшим голосом:

– Я должен доложить еще кое-что. Я потопил «Атению».

– Что?! – Дениц окаменел.

– Я потопил «Атению», – повторил Лемп. – Я ошибочно принял ее за вспомогательный крейсер. Я понял свою ошибку только после того, как было слишком поздно.

– Ничего себе, заварил кашу. Вы причинили нам такую головную боль, Лемп.

– Я понимаю.

– Я буду обязан отдать вас под трибунал.

– Есть.

– Плюс к тому, это должно держаться в строжайшем секрете. Скажите об этом своей команде.

– Я уже сделал это.

– Хорошо.

Снова зазвонили телефоны. Лемпа затребовали в Берлин, где вытрясли из него всю до крупинки информацию. Адмиралтейство убедилось, что Лемп действительно потопил «Атению» по ошибке. Было приказано рассматривать информацию по этому вопросу как совершенно секретную. Поскольку Лемп действовал непреднамеренно, то было решено обойтись без трибунала. По возвращении Лемпа в Вильгельмсхафен Дениц для проформы посадил его на один день под домашний арест, чтобы он получше выучил силуэты кораблей, и на этом дело закрыли. В то же время была выпущена директива ни в коем случае не атаковать пассажирские суда, даже если они идут в составе конвоя или без огней.

Приказ имел любопытные последствия. В течение первых недель войны в Ла-Манше наблюдалась большая активность, когда британцы перебрасывали свои экспедиционные силы во Францию. По политическим причинам атаки на французские суда были запрещены. А поскольку было невозможно отличить французское судно от английского, так как все они шли без огней, несколько тяжело груженых транспортов пересели Ла-Манш перед торпедными аппаратами немецких подводных лодок в полной безопасности.

Приказ вскоре был отменен, хотя германское военно-морское командование по-прежнему настоятельно настаивало на соблюдении норм международного права. Только после того как британское правительство 1 октября приказало всем торговым судам таранить подводные лодки, германское правительство 4

октября санкционировало неограниченные атаки против вооруженных торговых судов.

Но этому предшествовали два события. 26 сентября первый лорд адмиралтейства заявил, что очень скоро каждое британское торговое судно будет вооружено, а два дня спустя германское правительство предупредило все нейтральные страны, чтобы их суда избегали подозрительных действий, как то: использование радио при обнаружении немецких подводных лодок, плавание с погашенными огнями, совершение противолодочных зигзагов, отказ застопорить двигатели по требованию, плавание в составе конвоя и тому подобное. «Германское правительство будет весьма сожалеть,, – говорилось в циркулярной ноте, – если собственность какого-либо государства потерпит ущерб в результате несоблюдения этих инструкций. Правительство также просит нейтральные правительства предупредить своих граждан против пользования британскими и французскими судами».

ГЛАВА 5
«Операция Скапа-Флоу»
(октябрь 1939 г.)

В сентябре 1939 года одна из «каноэ», действовавших к востоку от Оркнейских островов, оказалась у Пентланд-Ферта, пролива между Шотландией и Оркнейскими островами. Сильное западное течение подхватило лодку и понесло через бурный пролив. Поняв, что машины лодки недостаточно мощны, чтобы сопротивляться течению, и желая обратить вынужденную необходимость во благо, командир стал наблюдать за движением судов в проливе и состоянием обороны пролива. По возвращении он представил подробный отчет Деницу, который сразу узрел возможность специальной операции. После долгих размышлений он вызвал к себе на борт плавбазы «Вайксель» в Киле одного из лучших молодых офицеров лейтенанта Прина.

Когда Прин вошел в каюту Деница, тот беседовал с одним из офицеров командования флотилии и командиром одной из «каноэ» Вельнером. На столе перед ними лежали карты, и Прин сразу же выхватил название Скапа-Флоу.[23] Дениц обратился к Прину:

– Вы не думаете, что решительный командир может войти в Скапа-Флоу и атаковать стоящие там суда? Сразу не отвечайте, но я жду вашего ответа во вторник. Решение зависит целиком от вас, никаких предубеждений в ваш адрес не будет.

Дело было в воскресенье. Прин отдал честь и вышел, сердце его колотилось. Он пошел сразу к себе и принялся тщательно обдумывать проблему. Он работал часами, считая, думая, проверяя и перепроверяя.

В назначенный день он снова стоял перед своим командиром.

– Да или нет?

– Да.

Наступила пауза.

– А вы все продумали? Вы подумали об Эмсманне и Хеннинге, которые пытались сделать это в Первую мировую войну и не вернулись?

– Да.

– Тогда готовьте лодку.

Команда не могла понять смысла приготовлений к следующему боевому походу. Почему они выгружают часть провизии и берут так мало топлива и пресной воды? Командир ограничивался четкими приказами и в разговоры не вступал. В

назначенный день лодка прошла через Кильский канал и вышла в Северное море. Ночь выдалась темная, слегка штормило. На переходе команда удивлялась командиру: хотя несколько раз попадались суда, он и не пытался атаковать их. Наконец рано утром 13 октября показались Оркнейские острова. Прин дал приказ погрузиться, и, когда лодка легла на грунт, он приказал команде собраться.

– Завтра мы идем в Скапа-Флоу, – начал он, и далее спокойно обсудил, что должен делать каждый, а затем сказал, что все свободные от вахты должны выспаться, потому что в нужный момент от команды потребуется предельное напряжение сил.

В 16 часов лодка ожила, кок приготовил обед по специальному меню. Слышались шутки, и Прин записал в вахтенном журнале: «Моральный дух команды корабля на высоте». В 19.15 лодка начала отрываться от грунта. Всплыв на перископную глубину, Прин осторожно осмотрелся. Горизонт чист. Он дал приказ всплыть. Ветер утих, но небо было покрыто легкими облаками. Хотя луна только зарождалась, но северная ночь была светла, чуть ли не как днем.

Они вошли в узкую часть пролива, и сильное течение подхватило лодку, как и ожидал Прин. Теперь нужна была предельная сосредоточенность и побольше удачи. Приходилось то и дело перекладывать руль то влево, то вправо, дизели работали на полную мощность. Один раз пришлось дать полный назад, чтобы не напороться на волнолом. Наконец он нагнулся и крикнул в люк:

– Мы в Скапа-Флоу.[24]

Об этом в вахтенном журнале записано: «К югу ничего не было видно, и я повернул вдоль берега на север. Там я увидел два линкора, а за ними несколько эсминцев на якоре. Ни одного крейсера. Я решил атаковать большие корабли».

Лодка подкралась поближе, и он смог различить детали кораблей. Ближайший линкор принадлежал к классу «Ройал Оук» («Королевский дуб»). Прин подошел ближе, так, что из-за первого линкора стал виден нос второго. Этот был похож на «Рипалс». Прин отдал приказания:

– Все аппараты – товсь! По местам стоять к залпу с первого по четвертый! – Эндрасс, старший помощник Прина, наводил лодку на цель. Вот бак «Рипалса»[25] оказался в перекрестии нитей перископа. – Пли!

Лодка вздрогнула, когда вышли торпеды. Началась мучительная пауза. Попадут – не попадут? И вот у борта «Рипалса» взметается столб воды. Но «Ройал Оук» как стоял так и стоит. Промах? Не может быть. Дефект торпеды? Вряд ли.

Прошли минуты, а в бухте продолжала стоять тишина. Нет никого на кораблях? Или вся Скапа-Флоу спит еще? Почему эсминцы не контратакуют? В то, что произошло дальше, почти невозможно поверить. Хладнокровно решив повторить атаку, командир совершил – в надводном положении! – широкий круг по якорной стоянке, а тем временем внизу взмокшие торпедисты заводили в торпедные аппараты новые торпеды. Около двадцати минут лодка крейсировала по базе. Вдруг Прин заметил, что, будто бы и нет никакой опасности, по верхней палубе разгуливает младший лейтенант фон Варендорф.

– Ты что, рехнулся? – зашипел на него Прин. – А ну сюда!

Прин снова начал атаку – на этот раз с более близкого расстояния, – и снова торпеды пошли к целям.

Гром потряс бухту. Огромные столбы дыма и воды поднялись к небу, посыпался град обломков. Порт сразу ожил. Звуками азбуки Морзе заполнился эфир, засуетились прожектора. На берегу остановился автомобиль, помигал фарами, словно сигнализируя кому-то, затем развернулся и умчался обратно.

– Оба самый полный! – скомандовал Прин. – Подключите электромоторы! Выдайте все что можете!

За кормой подводной лодки забурлила вода, и в этот момент он увидел, что к ним быстро направляется эсминец, шаря по воде прожектором. Прин прикусил губу. Мостик под ним дрожал так, что, казалось, рассыплется. Кильватерную струю лодки было слишком хорошо видно, но он не мог позволить себе снизить ход. Внезапно случилось чудо: эсминец отстал, развернулся и исчез. Несколько мгновений спустя вдали раздались взрывы глубинных бомб. Подводная лодка прошла мимо конца мола – и:

– Прорвались! Честное слово, прорвались!

Одобрительный гул голосов ответил ему снизу. Прин взял курс на юго-восток – домой.

Во время долгих часов перед атакой команду обошел юмористический листок, на котором был шарж: бык, наклонивший голову, из расширенных ноздрей которого валил дым – таким изобразили командира. А теперь, по дороге к дому, у Эндрасса возникла еще одна идея. Вооружившись кистями и белой краской, несколько членов команды сбоку на ограждении рубки нарисовали новый герб лодки – быка Скапа-Флоу.

Пересекая Северное море, они услышали по радио: «Согласно сообщению британского адмиралтейства, – сказал диктор, – потоплен линкор «Ройал Оук», очевидно подводной лодкой. По британским сообщениям, подводная лодка также потоплена». В команде «U-47» заулыбались. Во второй половине дня было опубликовано официальное сообщение германского

адмиралтейства: «Подводная лодка, которая потопила британский линкор «Ройал Оук», как теперь известно, нанесла удар и по линкору «Рипалс» и вывела его из строя. Теперь можно объявить, что командовал этой лодкой лейтенант Прин». Впервые немецкий народ услышал имя лейтенанта Прина. Прин в Скапа-Флоу – там, где двадцать лет назад пошел на дно германский флот высоких широт!

Когда лодка быстро подходила к пирсу, там стоял Дениц рядом с гросс-адмиралом Редером, ясно видны были василькового цвета лацканы униформы. Гросс-адмирал ступил на борт. Он пожал руку каждому подводнику и каждому вручил «Железный крест» второй степени, а командиру – первой степени.

– Лейтенант Прин, – сказал Редер, – вы будете иметь возможность лично рапортовать фюреру.

Повернувшись затем к Деницу, он перед строем объявил, что коммодору присвоено звание контр-адмирала. В тот же день Прин со всей командой вылетел в Берлин. Гитлер принял их в рейхсканцелярии и вручил командиру Рыцарский Крест Железного Креста».

ГЛАВА 6
АСАМИ НЕ РОЖДАЮТСЯ
(зима 1939 – 1940 гг.)

В первые месяцы войны подводные лодки, действуя поодиночке, близко подходили к берегам Британии. Под покровом ночи они вползали в эстуарии, входные сужения портов и бухты, ставили мины в проливах. Лейтенант Фрауэнхайм проник в Ферт-ов-Форт до большого моста Форт и поставил мины, которые повредили крейсер «Белфаст».[26] Линкор «Нельсон» наскочил на мину, поставленную лейтенантом Хабекостом в Лох-Ю.[27] В то же самое время было совершено несколько атак, однако они оказались безрезультатными из-за бракованных торпед. В ноябре подлодка выпустила три торпеды с близкой дистанции по «Нельсону» в районе к западу от Оркнейских островов. Торпеды попали в корпус, но не взорвались.

Тем не менее успехи множились. Лейтенант Херберт Шульце с «U-48» стал первым командиром, который потопил судов общим водоизмещением свыше 100 000 тонн, за что был отмечен Рыцарским Крестом. За ним вскоре последовали лейтенанты Хартманн с «U-37» и Рольманн с «U-34». Зима наступила слишком быстро, с ее сильными штормами и холодами. Лодки, уходившие красивыми и чистенькими, после недель преследований и часов бомбежки возвращались с помятыми ограждениями рубок, ободранной краской и ржавчиной. Это была исключительно тяжелая зима. Кильский залив, Кильский канал и река Эльба замерзли. Походы превращались в бесконечную борьбу со льдом. Пытались ставить предохранительные стальные щиты на форштевень и передние крышки торпедных аппаратов, но это не всегда приносило пользу, и лодки возвращались с помятыми носами и поврежденными горизонтальными рулями и винтами.

После возвращения «U-49» – это было в первых числа декабря 1939 года – ее командир, фон Госслер, доставил ценную информацию. Во время бомбежки его лодка, потеряв управление, провалилась на глубину 140 метров, и с нею ничего не случилось. Когда во время Первой мировой войны лодки уходили только на 75 метров, у них не выдерживали заклепки. Теперь же прочный корпус делался сварной. Команды с облегчением узнали, что теперь можно погружаться и глубже. Такая практика в чрезвычайных ситуациях стала обычной.

Ранним промозглым утром «каноэ» «U-19» под

командованием лейтенанта Шепке шла курсом на запад в патрульном плавании. С каждым днем, проведенным в море, холод чувствовался все меньше. Если за бортом было пять градусов ниже нуля, то команда чувствовала себя как дома, а когда ртутный столбик поднимался до пяти выше нуля, то было совсем прекрасно. И вот, когда лодка в надводном положении приближалась к вражескому берегу, появился длинный и низкий силуэт. Это оказался эсминец. Шепке решил атаковать. Торпеда вышла из торпедного аппарата, но не попала – прошла за кормой и с грохотом взорвалась, врезавшись в берег. Шепке с волнением вглядывался в эсминец, на котором его наверняка заметили. И действительно, эсминец развернулся на него, волна от форштевня стала расти, прожектора начали шарить по поверхности. Шепке сыграл срочное погружение, приказав команде перейти к носу, чтобы увеличить вес носовой части. Лодка погружалась неохотно, вдруг на поверхность вылезла корма. Все балластные систерны были заполнены в отчаянной попытке погрузиться, наконец лодка пошла вниз и легла на грунт, чувствительно ударившись. Команда стала приходить в себя от шока, но тут раздались шумы эсминца над головой и последовал мощный разрыв первой глубинной бомбы. Лодка подпрыгнула, оторвалась от грунта, потом снова жестко «приземлилась». Полетела краска, стекла приборов потрескались, сами приборы заклинило, замигало освещение, противно зашипел сжатый воздух. Потом последовала тишина. Шепке, стараясь казаться невозмутимым, взглянул на свои часы. Надо было что-то сделать, чтобы отвлечь внимание команды.

– Кок, выдайте всем по плитке шоколада.

Действительно, было время приема пищи.

Эсминец снова появился над головой. Люди невольно втянули головы в плечи. Раздалось три мощных взрыва прямо над правым дизелем, и лодку тряхнуло вбок, словно ее таранили. Люди попадали, они вряд ли заметили, как вдавились переборки, словно от мощного удара гигантского молота. Прочный корпус стонал и трещал, трескалась внутренняя облицовка отсеков, пронзительно шипел вырывавшийся из трубопроводов среднего давления воздух.

– Надо уходить отсюда, – сказал нетерпеливо Шепке. – Не нравится мне здесь.

– Мне тоже, – с улыбкой ответил сидевший на рулях боцман, вытирая лицо замасленной ладонью.

Медленно и болезненно лодка оторвалась от грунта и пошла. Кормовые горизонтальные рули слушались плохо, со стоном и скрипом, винты издавали звук, похожий на звук бормашины

дантиста. Наверняка противник наверху должен был слышать все это. Но взрывы медленно удалялись, и на борту «U-19» вздохнули с облегчением. На рассвете лодка подвсплыла на перископную глубину. В перископ ничего не было видно, кроме отражения утреннего света в паре окон на берегу. Лодка всплыла, начали зарядку батарей, команда с наслаждением вдыхала чистый воздух, принюхивалась к запаху кофе, яиц с ветчиной, тянувшему с камбуза. Скоро застучали ножи по тарелкам. Жизнь стала не такой уж и плохой.

Через несколько часов механик, потный и грязный, доложил, что неисправности устранены и зарядка аккумуляторных батарей закончена. В маленькой радиорубке рука радиста летала по блокноту. Командование приказало «U-19» перейти в новый район. Шепке прочел сообщение и задал рулевому новый курс.

Новый район располагался вдоль восточного края британского минного поля, и здесь Шепке напрасно патрулировал туда и обратно два дня. Наконец, устав от бездействия, он решил проникнуть в минное поле. Уточнив, что высшая точка прилива в темное время суток будет в 10 часов, он приказал разбудить его в это время и лег спать. В темноте лодка стала осторожно вползать в минное поле. К утру его преодолели. Перед ними лежал берег, плоский и грозный. По правому борту показались слабые мигающие огни – красный, белый и зеленый.

– Очевидно, тральщики, – предположил вахтенный офицер, – но великоваты.

– Слишком быстры для тральщиков, – ответил Шепке. – Ну-ка дай как следует посмотреть… Те два справа – торговые! Боевая тревога! По местам стоять к погружению на перископную глубину!

Когда перископ поднялся над волнами, Шепке ясно различил идущее впереди судно – 3 000 – 4 000 тонн, неполностью загруженное, потому что над водой была видна красная краска ниже ватерлинии. Шепке выпустил первую торпеду и сразу ушел на глубину. Когда он снова всплыл под перископ, над водой возвышался нос судна, команда лихорадочно спускала шлюпки. На воде плясали точки – головы спасающихся моряков. Шепке повернул перископ – другое судно было как раз на кресте нити перископа, оно было побольше первого. Торпеда попала точно по центру, в воздух поднялся столб пламени, дыма и воды. Когда пелена брызг осела, Шепке увидел, что смертельно раненое судно сильно накренилось и на глазах у него затонуло. Маленькое норвежское грузовое судно – его флаги были ярко нанесены на борта – остановилось, спустило шлюпку и стало подбирать уцелевших.

Два дня спустя лодка пришвартовалась в бухте Гельголанд. Она потопила за поход четыре судна общим водоизмещением 20 000 тонн – это было неплохо для простой «каноэ», которая имела на борту только пять торпед. Шепке позже вошел в когорту великих командиров-подводников.

Более сотни судов водоизмещением более полумиллиона брутто-регистровых тонн потопили подводные лодки в зиму 1939 – 1940 года. Сюда не входит безвестное число судов, подорвавшихся на немецких минах. Но и немцы понесли потери. Многие из тех, кто шли в море, полные уверенности в себе, не вернулись. Напрасно радио вызывало их. «"U-53", сообщите свою позицию… "U-53", сообщите свою позицию…» Потом в штабных бумагах напротив лодки появлялась звездочка, через некоторое время вторая. Потом командующий с тяжелым сердцем брался за ручку и писал письма соболезнования, который рассылались людям, лишившимся дорогого им человека – женам, родителям, невестам.

ГЛАВА 7
ЗАТУПЛЕННЫЙ МЕЧ
(весна 1940 г.)

Ранней весной 1940 года адмиралу Деницу было приказано явиться с докладом к в Берлин. Прибыв на Тирпицуфер, где находилось адмиралтейство, он был встречен старшим оперативным офицером штаба капитаном 1 ранга Вагнером. От него Дениц узнал, что в начале октября 1939 года Союзники пытались оккупировать Норвегию в качестве части их стратегии по окружению Германии и перерезанию канала поставок железной руды из Скандинавии. Сообщения из разведывательного ведомства адмирала Канариса и от германского военно-морского атташе в Осло, говорил Вагнер, показывали, что военные представители Союзников в Норвегии в течение нескольких последних месяцев весьма активны. Известно также, что норвежские судовладельцы предоставили около миллиона тонн танкерных емкостей в распоряжение Союзников.

5 апреля, в день, когда Союзники начали ставить мины в норвежских территориальных водах, граф де ла Уорр заявил в Лондоне: ни Германии, ни какой-либо нейтральной стране не следует ожидать, что Англия поставит себя в неравноправное положение путем неизменного соблюдения буквы международного права. Позже был перехвачен британский оперативный приказ, датированный 6 апреля, который касался «приготовлений к оккупации железорудных районов Северной Швеции через Нарвик».

Это был период «странной войны» на суше. Германская армия сидела в своих бетонных укрытиях, и, за исключением дозоров, мелких вылазок и эпизодических артиллерийских дуэлей, боевых столкновений не было. Однако в первые дни апреля 1940 года в портах Северного и Балтийского морей начали собираться немецкие военные корабли и морские транспорты. В одну из ночей под покровом темноты на них были погружены оружие, боеприпасы, провиант и прочие всевозможные запасы. С рассветом следующего дня пирсы опустели: операция «Везерюбунг» началась. Норвегия и Дания были оккупированы германскими войсками, они опередили англо-франко-польские экспедиционные силы только на несколько часов – из-за того, что начало операции последних было перенесено с 5 на 8 апреля.

Чтобы прикрыть эту операцию с моря, было направлено несколько подводных лодок с запечатанными приказами, который

следовало открыть только у норвежских берегов. В течение нескольких дней подводные лодки произвели ряд атак на плавсредства противника, но почти все командиры лодок сообщили, что их атаки необъяснимо срывались. Выпускали торпеды по линкорам, крейсерам, транспортам и эсминцам, но ни одному из них не был причинен ущерб. Даже Прин, герой Скапа-Флоу, оказался ничуть не удачливее своих коллег.

15 апреля из штаба передали: «Мы должны считаться с возможностью высадки противника в Гратангене и Лавангене. «U-47» произвести разведку и доложить». Прин на заре занял новую позицию. В перископ он увидел два каботажных пароходика и маленькую группу рыболовных судов, стоявших на месте. Как щука стоит на мелководье, еле заметно шевеля плавниками, затаилась и «U-47», не замеченная ни эсминцами, набегами патрулировавшими во фьордах, ни сновавшими туда-сюда тральщиками. Понимая, что такая активность что-то да означает, Прин терпеливо ждал. К концу дня, когда он уже думал о том, где бы ему всплыть и подзарядить батареи, на лодке услышали странные металлические звуки. С предельной осторожностью его вахтенный офицер Ботманн подвсплыл так, чтобы перископ едва вышел из воды. Когда Прин взглянул в перископ, то ахнул: прямо перед ним стояли три огромных транспорта, французский крейсер, еще крейсер и еще три торговых судна!

– Честное слово, – произнес он срывающимся от волнения голосом, – тут целый флот над нами. А шумы, которые мы слышали, – это якорные цепи, они становились на якоря. Ну, друзья, тут побольше, чем в Скапа-Флоу!

Он продолжал внимательно наблюдать, и вскоре его предположения оправдались: вот где будут высаживаться войска! Рыбацкие шхуны сновали между транспортами и берегом. Отсюда они уходили груженые – людьми, оружием и боеприпасами, а с берега возвращались пустыми.

Прин стал готовиться к атаке, команда работала как часы. Четыре торпеды вышли из торпедных аппаратов, люди в лодке ясно слышали работу их винтов. Прин приник к окуляру. Если он сможет потопить эти суда, то британские и французские войска из экспедиционного корпуса окажутся на скалистом берегу без пищи и снаряжения. Трудно переоценить, какой это удар будет для операции Союзников. Торпеды должны попасть, думал он, они должны! Это была детская задача – попасть в огромные суда, стоящие на якоре. Люди смотрели и ждали. Рулевой вслух считал секунды. Вот… вот… пора… Прин не мог стоять на месте от нетерпения. Но ничего не случилось. Как это возможно? Вместе с

Эндрассом они пересчитали свои расчеты, потом опросили торпедистов. Торпедисты, выяснилось, все сделали аккуратнейшим образом, сделали все, что было возможно в человеческих силах. Это было таким ударом! Ведь представлялся случай, прямо на тарелочке, когда одним ударом можно было сорвать вражеское вторжение. Чтобы разом четыре торпеды не сработали?!

Прин знал, что на его людей можно полностью положиться. Он заставил себя хладнокровно обдумать произошедшее, пока лодка шла к уединенному месту для подзарядки батарей и зарядки торпедных аппаратов запасными торпедами. Рассветало, когда он подвсплыл для новой атаки. Он снова выстрелил залпом из четырех торпедных аппаратов. Одна, приводимая в движение сжатым воздухом, шла прямо на крейсер, другие три, электрические, шли невидимыми. Вдруг первая торпеда пошла вправо, отклонившись от курса на десять градусов. А другие? Снова промах всеми четырьмя! На какой-то момент им овладело отчаяние, но затем он взял себя в руки и скомандовал:

– Курс… градусов.

Рулевой спокойно выполнил приказание, и лодка стала ложиться на заданный курс. И тут раздался скрежещущий звук: сели на мель.! «Это конец! – подумал Прин. – Вот он я, как на ладони. Совсем светло, прекрасная видимость. И где-то рядом орудия крейсеров». А тут как назло еще одна из промахнувшихся торпед ударилась о скалистый берег и с грохотом взорвалась, подняв в воздух столб воды. Сейчас на шум примчит крейсер, увидит лодку и разнесет ее в клочья. Только молниеносное решение может спасти их.

– Стоп оба! Оба полный назад! Все, кто может, на верхнюю палубу! – гремели по лодке приказания Прина.

Молодой офицер рядом с ним готовился уничтожить секретные документы, два матроса закладывали взрывчатку – чтобы лодка не досталась врагу. На палубе раздавал команды Эндрасс:

– На левый борт – марш! Кругом! На правый – марш!

И опять на левый, и опять на правый. Внизу Ботманн манипулировал двигателями: одним полный назад, другим малый вперед и так далее. Одновременно он осушил торпедозаместительную и дифферентные систерны,[28] чтобы облегчить лодку, и попеременно то заполнял, то продувал систерны главного балласта.

Смешивались звуки разных команд, топота ног, шипения сжатого воздуха, выхлопов и рокота дизелей, кипения воды за кормой.

Внезапно появилась и стала подавать им сигналы прожектором рыбацкая шхуна.

– Ответить им что-нибудь, чтобы сбить их с толку? – предложил сообразительный сигнальщик.

– Ради Бога, ответьте. Они, видно, принимают нас за англичан или за маяк.

Прин не думал, что это сработает, но он прошел через столько переделок, что теперь ему ничто не казалось невозможным.

Лодка сантиметр за сантиметром сдвигалась с мели, винты все глубже и глубже забирались в воду. Рывок – и лодка освободилась из плена. В этот момент раздался гром в правом дизеле – не выдержал.

– Правый мотор средний назад, левая машина средний назад, всем вниз, кроме верхней вахты!

Лодка шла легко, словно ничего и не случилось. Верхняя палуба очистилась от людей. Прин резко развернулся к глубокой воде, погрузился, вышел из фьорда и не всплывал, пока не оказался на безопасном расстоянии от противника. Он отошел подальше, прежде чем занялись ремонтом правого дизеля. На следующий день Прин получил приказ возвращаться на базу, и начался долгий и нервный поход домой, часто прерываемый погружениями из-за появлявшихся вражеских самолетов.

* * *

После долгих исследований эксперты Деница наконец обнаружили причину неприятностей. Так называемая бесконтактная вертушка,[29] которой были оснащены торпеды, должна была вызывать взрыв именно в тот момент, когда торпеда проходила под килем неприятельского судна. В этом случае торпеда наносила бы максимальный ущерб. Итак, если торпеда шла на заданной глубине, то под килем, где было максимальное магнитное поле, на которое была рассчитана вертушка, она срабатывала. Но стоило торпеде пройти на метр-другой глубже, вертушка не срабатывала.

А все дело оказалось в том, что во время норвежской кампании лодки по много часов проводили под водой, отчего часто повышалось давление внутри лодки свыше атмосферного уровня, так как всегда имела место небольшая утечка из систем воздуха среднего и высокого давления. И избыточное давление нарушало работу гидростатического отделения торпеды, из-за чего та уходила глубже, чем следовало. Вдобавок британцы

размагнитили многие военные корабли и грузовые суда. Но во время операции в Норвегии эти факты не были известны германскому военно-морскому командованию.

ГЛАВА 8
ОХОТА И ОХОТА НА ОХОТНИКОВ
(май – июнь 1940 г.)

В мае-июне 1940 года германская армия перешла «линию Зигфрида»[30] и быстро прошла через Голландию и Бельгию во Францию. Германские ВМС в этой кампании не участвовали и были по-прежнему прикованы к району Норвегии, но скоро стало ясно, что падение Нидерландов внесет большие изменения в операции подводных лодок, поскольку это означало, что противник перестал преобладать в южной части Северного моря.

Окончание норвежской кампании также принесло облегчение подводникам. Операция, которую Уинстон Черчилль назвал одной из самых превосходных глав в истории морских войн, была доведена до успешного конца с меньшими потерями, чем ожидалось. Более того, владение норвежскими портами теперь означало, что подводным лодкам был открыт более короткий и безопасный путь в Атлантический океан и противник уже не мог запереть германский флот за огромными минными полями, как в Первую мировую войну.

Через некоторое время лодки океанской серии переключились на Атлантику, где про войну с торговыми судами забыли из-за операций в районе Норвегии. Только «каноэ» оставили патрулировать на морских путях между Англией и голландскими и бельгийскими портами. Это была заря «первого золотого века» подводных лодок в Атлантике. По большей части они действовали независимо друг от друга в назначенном каждой районе. Еще не пришло время для совместных действий против конвоев. Большинство лодок действовали так близко к берегу, что командование не успевало собрать группу для совместной атаки. В обороне противника было много слабых мест. Британские эсминцы и корабли противолодочной обороны либо стояли в доках, устраняя повреждения, полученные в Норвегии, либо располагались вдоль южных берегов Британии, которая после катастрофической эвакуации Союзников из Франции стояла перед угрозой вторжения.

Вахтенный журнал одной из больших подлодок – «U-37» – типично отражает обстановку того времени. На лодку пришел новый командир. Его предшественника после награждения Рыцарским Крестом перевели на берег. Команда по-прежнему со смехом вспоминала слова первого командира: «Что они там – рехнулись? Меня – и на штабную работу? Приговорили к смерти

через удушение бумагами». Перед отъездом он устроил отходную – и еще какую: обратно на борт команда приползла.

Рано утром, во время первого патрульного плавания нового командира, с лодки увидели первое судно – теплоход водоизмещением около 5 000 тонн. Капитану судна приказали подойти к борту лодки на спасательной шлюпке с документами. Судно под названием «Эрик Фризель» оказалось шведским, водоизмещением 5 066 тонн, по документом оно везло груз пшеницы в Ирландию с предписанием действовать «в соответствии с последующими указаниями». Командиру лодки было вполне очевидно, что «Ирландия» внесена для отвода глаз, а зерно на самом деле предназначалось для Британии. Поэтому его линия действий была очевидной: швед оказался в запрещенной зоне и вез контрабанду. Шведской команде было приказано пересесть в спасательные шлюпки, а судно потопили огнем из пушки.

Следующая запись касалась того, как в течение четырех дней лодка преследовала неуловимое и таинственное судно – «Данстер грейндж» – которое в конце концов ускользнуло. На лодке так и не узнали, то ли это было военное судно-приманка, то ли на нем был находчивый капитан. Двумя днями позже они торпедировали торговое судно, которое затонуло сразу, после того как взорвались котлы, название судна так и не смогли узнать. На плававших спасательных жилетах названия не было, а двое спасшихся на плоту отказались назвать судно. Через двое суток командир внес запись о потоплении французского судна «Брацца» водоизмещением 10 337 тонн, которое эскортировал торпедный катер. После «Брацца» был маленький каботажный танкер, его обстреляли из пушки, после чего тот загорелся, а завершили дело торпедой. Следующая запись, однако, показывает, что, когда командир атаковал торговое судно – оказавшееся вооруженным, – противник ответил таким точным огнем, что «U-37» сочла за благо погрузиться и уйти.

После того как командир выпустил последнюю торпеду и вернулся домой, он подвел итоги: 37 000 тонн за один патруль.

* * *

Одна из «каноэ» – «U-9» под командованием лейтенанта Люта – потерпела неудачу у побережья графства Норфолк. Это произошло 25 мая 1940 года. В тихую погоду Лют увидел то ли маленький крейсер, то ли однотрубный эсминец, который он решил атаковать с надводного положения. Он дал обычные

приказания заполнить водой торпедные аппараты и открыть передние крышки торпедных аппаратов. Расстояние стремительно сокращалось, но передние крышки заело. Люту пришлось скомандовать срочное погружение, чтобы спасти лодку. Из охотника он превратился в добычу. Пять глубинных бомб взорвались возле стремительно уходящей в глубину лодки. Лодка задрожала, прочный корпус, казалось, сжался. Погас свет, вода пошла через разбитые приборы. Люта беспокоило, достаточно ли глубины у него под килем, чтобы уйти от преследования. На всякий случай Лют приказал команде приготовить индивидуальные спасательные аппараты.

Один моряк не совладал с нервами и бросился к трапу, ведущему в боевую рубку. Лют схватил его за шкирку и как следует ударил:

– Держи себя в руках, парень!

Это возымело действие. Парень удивленно огляделся, потом утих. Остальные подводники тем временем спешно готовили спасательные аппараты.

Еще пять бомб прогремели рядом. Лют приказал прекратить всякие шумы, и лодка пошла на предельно тихом ходу.

– Эсминцы снова приближаются!

Еще шесть взрывов, совсем близко. Лодка потеряла плавучесть и скребнула по грунту. Было 4.30. Это значило, что наверху занимается день. Всплывать до темноты слишком опасно. К 6 часам команда собралась в дизельном отсеке, чтобы уравновесить дифферент на нос. Оба электромотора были слишком шумны, а левый издавал пронзительный свист.

– Нельзя ли пустить помпы, чтобы облегчить лодку, шеф? – спросил Лют, обращаясь к механику.

Командир электромеханической боевой части мотнул головой:

– И до бомбежки дифферентная и балластная помпы слишком шумели. Если они наверху что-то слышат, то это наверняка услышат.

Механик осмотрел сцену разрушения вокруг себя и попытался оценить всю ситуацию. За исключением главных моторов, вся электрическая часть не функционировала. Носовые горизонтальные рули слушались плохо, вертикальный руль било, зеркала перископа пришли в негодность, во всех отсеках валялось разбитое оборудование. Гирокомпас, машинный телеграф, радио – все вышло из строя. Фактически это уже был не военный корабль, а металлолом, еще способный, правда, держаться на плаву и слушаться некоторых команд.

Шли часы, они пытались уйти от преследования, резко меняя

курс, но противник не отставал. Наконец лодка легла на грунт, словно устав от борьбы. Лют собрал команду.

– Нам надо притвориться мертвыми в надежде обмануть противника. Наша единственная надежда – на темноту. Надо додержаться до темноты. И прежде всего нужно сохранить воздух. Всем нужно лечь на боевых постах и поспать, потому что во сне потребляется меньше кислорода.

Всем выдали кислородные маски и фильтры углекислого газа. Время от времени взрывы поблизости продолжали раздаваться.

Гидрофоны не работали, да в них и не было необходимости, потому что шумы винтов эсминца были слышны каждому «невооруженным» ухом. Лют и его офицеры по очереди несли вахту в центральном посту. В 12 часов всем выдали по пачке шоколада. Наверху ходили эсминцы и прослушивали глубину. Вдруг впереди раздался лязг. В центральном посту люди вскочили на ноги и вопросительно посмотрели на командира. Лют по-прежнему сохранял невозмутимость. Он снял маску на минуту и сказал:

– Они, видимо, думают, что мы уничтожены, и ставят буи, Метят, где мы. Они потом могут попытаться поднять нас.

Скрежет раздался в носу лодки, словно по корпусу проволокли металлический груз.

День шел к вечеру, напряжение росло с каждой минутой. Время от времени раздавался взрыв одиночной глубинной бомбы или раздавался шум винтов медленно проходящего эсминца. Иногда механик выпускал в лодку кислород, чтобы улучшить состав воздуха. Наконец настала полночь. На лодке знали, что уж луны-то сегодня не будет. Штурман заранее приготовился определить местоположение лодки по звездам, чтобы бросить быстрый взгляд на небо. Вот прошел еще один эсминец, послушал, бросил бомбу, потом ушел. Все, пора всплыть, вот их шанс!

– Всплываем! Продуть среднюю и носовую!

Опасаясь использовать шумную механику, которая обслуживала перископ, Лют выбросил лодку на поверхность, как поплавок, потом открыл люк на мостик и быстро огляделся, глотнув первый глоток свежего воздуха. В трех сотнях метров за кормой чернела неподвижная тень противолодочного корабля. Ночь выдалась темной и облачной, но вода, стекавшая с лодки, отливала серебром.

– Оба мотора малый вперед, вахтенный офицер и рулевой на мостик.

Пузыри воздуха по бортам лодки исчезли, и лодка медленно

поползла вперед. Пока Лют внимательно осматривался, из люка вырвался свет. Командир с руганью захлопнул люк ногой. Сзади прожектор эсминца шарил по воде. В просвете облаков появилась Полярная звезда – этого хватило, чтобы сверить компасы. Метр за метром лодка увеличивала дистанцию, отделявшую ее от противника, держась к нему строго кормой. Прошло еще десять минут, прежде чем Лют осмелился перейти на дизеля. Через час лодка шла по району, который британцы объявили минным полем. А через три дня они были дома.

Адмирал Дениц встречал их на пирсе.

– Откуда вы взялись? – спросил он. – Я уж думал, что вас нет в живых. Британцы говорят, что потопили вас.

– Значит, британцы немножко поторопились, – сухо ответил Лют. – Они даже обставили нас буями, но теперь они нас там не найдут.[31]

Три года спустя Лют, по-прежнему действующий командир, получит высочайшую награду – Рыцарский Крест с бриллиантом. Пережив все опасности войны, он погибнет от шальной пули немецкого часового в мрачные дни капитуляции.

ГЛАВА 9
ОПЕРАЦИЯ В Атлантике
(июль – август 1940 г.)

Над штаб-квартирой подводного флота в Зенгвардене сияло жаркое солнце, через раскрытые окна оперативного отдела тянуло сеном. Из ближайшего помещения доносились звуки военного марша, но вдруг они прекратились. Командующий стоял у большой карты. Он знал ее наизусть. Лодки на ее бескрайних просторах были обозначены булавочными головками. Даже когда он посылал их близко к неприятельским берегам, они отнюдь не находились на расстоянии визуального контакта, между ними были бреши, который он не мог закрыть. Если свести их поближе друг к другу, неприятельские суда будут обходить их с флангов, если растянуть пошире – проходить сквозь цепь.

Капитан 1 ранга Годт, начальник штаба Деница, заметил, что обладание портами Бискайского залива значительно сократит транзитные пути лодок, которые резко сокращали их радиус действия. Адмирал кивнул в знак согласия.

– Капитуляция Франции – это словно подарок небес, и нет предела нашей благодарности за это. Британские морские пути проходят, можно сказать, у нашего порога, и это означает, что наши лодки могут посвятить все свое время боевым действиям. Это увеличит наши шансы на успех и в некотором роде скомпенсирует катастрофическую нехватку лодок. Сто лодок, Годт! Если бы только… – Но Дениц не стал договаривать. – Когда первые лодки приходят в Лорьян?

– Они смогут приступить к использованию бискайских портов для ремонта и снабжения, после того как возвратятся с операций в июле[32], – ответил Годт. – Мы переправляем рабочую силу с верфей «Германия», а первые группы командного состава уже в пути.

– Хорошо, – сказал Дениц, рассеянно взглянув в окно, где на ровной зеленой лужайке коровы в тени ощипывали листву. – Вы знаете, что объявление нам войны Британией было шоком для меня, – продолжал он, – потому что в то время мы были недостаточно сильны для сражений и у нас было мало контролируемой территории, чтобы выдержать полную блокаду с ее стороны. Теперь, однако, мы контролируем все это. – Его рука обвела Польшу, Норвегию, Данию, Голландию, Бельгию и Северную Францию. – И теперь я впервые верю, что победа находится в наших руках, потому что нам не грозит ущерб от

блокады. Учитывая, что мы контролируем все эти территории, крепость Европа может выдержать долгую войну. Но, чтобы обезопасить себя, мы должны помешать врагу проникнуть в эти районы, и мы должны обеспечить контроль с воздуха над ними.

Наблюдатели на мостике[33] возвращающейся из дозора подводной лодки «U-34» увидели синюю полоску на горизонте – это был французский берег. Они внимательно смотрели по сторонам, в то время как лодка проходила между рыбацких суденышек с яркими разноцветными парусами. Впереди показался германский тральщик и просигналил: «Добро пожаловать во Францию». Как это странно звучало! Подойдя ближе к порту Лорьян, с лодки увидели людей в немецкой форме, приветствовавших возвращающихся подводников.

Авангард штаба флотилии разместился в бывшей французской морской префектуре Лорьяна. Там оказалось полно трофеев – обмундирование, обувь. На некоторых изделиях были ярлыки британских и американских фирм, причем датированные даже 1918 годом. Здесь были горы тропического обмундирования, оружие, боеприпасы, провизия и вообще сотни наименований изделий, которые противник не успел уничтожить.

В самом городе не было видно никаких разрушений. Это был типичный неприглядный бретонский городишко с неухоженными домами, просившими ремонта, с грязными узкими улочками. Но на Плас-д'Арм и за высокими стенами хороших домов росли пальмы.

Пленные всех видов вооруженных сил, белые и цветные, передвигались по улицам, охраняемые людьми в серой форме. На подводников они смотрели вполне приветливо. Пленные выглядели сытыми. Еще бы, они находились в богатой стране. Достаточно было взглянуть на витрины их магазинов или зайти в их рестораны или кафе, где всего было больше чем в изобилии, чтобы понять это. А теперь здесь еще разместилась база флотилии с транспортом, горючим, деньгами. Лишь санитарные нормы оставляли желать лучшего, но это было делом поправимым.

Адмирал Дениц прилетел из Зенгвардена самолетом с инспекцией. Как всегда не знающий покоя, он составил себе детальный план проверки, увидел все, поговорил с моряками, проверил верфи и арсенал, послушал, порасспрашивал людей, надавал советов, сделал для себя заметки.

– Фурманн, запишите это… Отметьте это, Фурманн, – говорил он своему адъютанту, и тот все записывал в записную книжку. Потом они сели в автомобиль и поехали в Банн, где их ждал «юнкерс». – Осенью, Фурманн, мы переедем сюда, – сказал

Дениц, когда автомобиль проезжал по мосту. – Я должен быть ближе к своим людям, быть с ними в контакте, знать их проблемы – от этого зависит все.

Дни шли, лодки приходили и уходили. Они приходили с пустыми топливными систернами и торпедными аппаратами, они ремонтировались, отдыхали, загружались всем необходимым и снова уходили в море.

Послужной список подводников рос. Кое-что об общей картине того времени дает радиожурнал подводной лодки «U-34». Направляясь на позицию, она перехватывала радиограммы других лодок и заносила, в соответствии с заведенной практикой, в свой журнал.

Одна лодка сообщала: «Все торпеды израсходованы, потоплено 35 000 тонн, возвращаюсь на базу», – другая: «Преследую быстроходный транспорт для перевозки войск», – третья: «Вижу боевую эскадру», – четвертая: «Потоплено 26 000 тонн, одна торпеда дефективная».

На следующее утро на «U-34» поймали сигнал с большой лодки действовавшей в южной части Бискайского залива лодки: «Потопил три судна. В этом районе ничего не осталось. Прошу разрешения перейти на другую позицию». В это же время другая лодка сообщала о потоплении 11-тысячника, 32-тысячника и «возможно, в 6 000 тонн», третья передавала, что находится к северу от Шетландских островов. Четвертая радировала, что конвой противника движется в Бискайском заливе на север, и затем через короткие интервалы сообщала местоположение конвоя.

Одна лодка сообщала метеоусловия. Затем в журнал внесены приказы командования. В контакт с конвоем вошла еще одна лодка. «Вижу конвой», – передавал ее командир. Затем зафиксирован сигнал с еще одной лодки: «Потопил два судна на 16 000 тонн и одно 7 000 тонн; два дня назад торпедировал корабль класса «Орион», но не видел, затонуло ли».

Далее следует радиограмма с лодки, возвращающейся домой: «Потоплено девять судов на 51 086 тонн». И снова сообщение от лодки, атакующей конвой: «По меньшей мере двадцать судов. Курс юго-запад, Эскорт слабый. Одно судно потоплено». Еще одно сообщение: «Перископ не работает, Возвращаюсь. Потопил три судна на 15 000 тонн. Торпедировал танкер «Ателлер», но не видел, как он тонул».

Капитан-лейтенант Рольманн, из радиожурнала которого взяты эти выдержки, сам потопил судов на 22 000 тонн, эсминец «Уерлвайнд» («Вихрь») и военный танкер, другой командир потопил судов на 30 000 тонн, а большая лодка – на 23 000 тонн.

И так далее – погони и атаки. «Первый золотой век» подводных лодок был в самом расцвете. Как и предсказывал Дениц, более короткие пути приносили дивиденды.

Поход одной лодки, длившийся только одиннадцать дней и который адмирал назвал «примерным и исключительно успешным», был типичным для тех дней. Пусть эта лодка останется анонимной.

Ветреным дождливым утром команда лодки выстроилась в своей оливково-зеленой морской форме напротив «префектуры» в Лорьяне. Крики французских детей, игравших вокруг бывшей оркестровой сцены, почти заглушали напутственную речь адмирала, который оказался в Лорьяне во время одного из своих молниеносных визитов. Он хорошо знал этих людей и уже как-то провожал их. У них за плечами было шесть походов. Некоторые из старшин, стоявших перед ним навытяжку, зелеными юнцами служили с ним в довоенные годы на «каноэ».

Точно в 9 часов лодка отошла от пирса и исчезла за дождевой завесой, следуя за лоцманским судном. На лодке было сорок один человек команды, одиннадцать торпед, восемь артиллерийских снарядов, пищи на семь недель и полный запас топлива и смазки. Мерно гудели дизеля. Командир, опершись на перископное гнездо, говорил:

– Глядеть во все глаза, парни. Погуляли – и хватит. Теперь за работу. Всем вниз, кроме верхней вахты.

Вечером на мостике появился механик.

– Эта французская смазка, которую мы взяли, жидковата, командир. Температура воды в системе охлаждения немного выше нормальной. Мы добавили немного старого немецкого масла, но это не помогает, потребление пока гораздо выше нормы.

– Отлично, – сказал командир. – Ну и что теперь?

– Это означает чувствительное снижение максимальной скорости хода на больших отрезках.

– И сколько же нам можно?

– По моим оценкам, не больше тринадцати, командир, – ответил механик.

– Проклятье! Я думаю, ты что-нибудь придумаешь.

– Боюсь, что нет, командир. Мы уж все перепробовали, что в голову пришло. За этим я и пришел доложить.

Командир выругался и тут же спохватился:

– Этим горю не поможешь. Надо сообщить на базу.

Ночь прошла без приключений. Едва появился намек на рассвет, вахтенный офицер крикнул с мостика вниз, в центральный пост:

– Скажите командиру, что светает. Будем делать пробное погружение?[34]

И тут же впередсмотрящий по северо-восточному сектору доложил о дыме на горизонте:

– Доложите командиру: дым справа восемьдесят!

Новость пробежала по лодке со скоростью степного пожара, и люди, которые только что лежали в полудреме, повскакивали с коек. Командир взлетел на мостик. Лодка изменила курс и прибавила скорости. Над горизонтом постепенно стали вырисовываться силуэты двух судов, идущих в западном направлении. Лодка легла на параллельный курс, против ветра и волн. Брызги летели на мостик. Наступал серый и холодный день. Садились роса, видимость была весьма умеренной. На горизонте внезапно появились ленточки дыма, который, постепенно увеличиваясь, составили облако.

Лодка подошла поближе и держала дистанцию, с которой вырисовывались мачты и трубы. Постепенно картина прояснилась: это был большой конвой с расчлененным строем. Каждые четыре-пять минут конвой менял курс «все вдруг», и лодка это делала вслед за конвоем.

– Надо иметь терпение, – сказал командир. – Если вы хотите выкрасть ребенка из коляски, то должны вначале уяснить себе, где его мамаша.

Теперь он увидел два длинных и низких быстроходных корабля и пару тральщиков с высокими тонкими трубами. Они расположились по периметру конвоя, словно собаки вокруг отары овец.

Вскоре после полудня лодка заняла позицию впереди конвоя. Командир прокомментировал обстановку для тех, кто был в центральном посту и в трюме:

– Все суда вооружены… Среднее водоизмещение семь-восемь тысяч… Среди них крупный лайнер, несколько танкеров и больших сухогрузов… Большинство загружены под завязку… У торговых судов параваны[35] на носу…

Люди внизу слушали спокойный голос командира и невольно заражались его спокойствием и силой.

– Атакую лайнер, – сообщил командир. – Он во главе внешней колонны. Это современное судно, трехцветной окраски. Вооружено… Всего вооружения не вижу… Одна труба, две мачты. Полагаю, вспомогательный крейсер. Если бы это было пассажирское судно, оно находилось бы внутри конвоя…

К голосу командира примешался звук выдвигаемого перископа. Сейчас уже безо всяких наушников слышны были винты кораблей конвоя. Голос командира продолжал:

– Прошел между двумя ведущими эскорта… Приближаюсь к ведущему третьей колонны… Сейчас я между второй и третьей колоннами… Торпедные аппараты товсь!.. Залп первым, вторым и третьим аппаратами – пли!

Побежали секунды.

– Слышу все торпеды, – доложил гидроакустик.

Сколько ж они будут идти, вечно что ли? Наконец раздался звук взрыва, эхом пробежавший по лодке. Командир стал описывать сцену:

– Торпеда попала точно в середину… Теперь левая рыбка угодила в судно за лайнером. Отлично! Второе судно поражено в корму. Дистанция около двух тысяч метров.

Послышался еще один глухой взрыв.

– Третья, командир?

– Нет, – ответил командир, – это опять первое судно. Очевидно, котлы взорвались. У него сильный крен на правый борт. По центру сильные разрушения. Спасательные шлюпки не удается спустить. Погружается кормой. Длиной метров сто семьдесят. Примерно восемнадцать тысяч тонн. Второе судно, я бы сказал, – около семнадцати тысяч тонн. Корма в воде выше ватерлинии.

Больше времени для репортажа не оставалось, надо было сосредоточиться на следующей атаке. Сейчас лодка была в середине конвоя. Суда обменивались сигналами, валил дым из труб. На дистанции выстрела оказался танкер, и командир выстрелил, но цель отвернула, и торпеда прошла мимо. На оплакивание промаха времени не оставалось, потому что приближались два больших танкера из следующей колонны.

Опустить перископы и погрузиться на двадцать метров! Рокот винтов раздался над самой головой, затем начал стихать. Снова подвсплыть на перископную глубину. Какая жалость: остались лишь самые арьергардные суда. Но был еще шанс избежать обнаружения гидроакустическими средствами противника, пристроившись в кильватер к отставшим! Командир скомандовал:

– Полный вперед!

Шум моторов вырос до максимума.

– Зарядить торпедные аппараты!

Осторожно, лишь краткими мгновениями используя перископ, командир увидел, что эскорт собирается вокруг того места, где он выпустил первые торпеды. Они замедляли скорость, прослушивали глубину, потом подняли красный сигнальный флаг «Z» и начали бомбометание. Командир видел, как под грохот взрывов суда конвоя увеличивали скорость, а их команды надевали спасательные жилеты и занимали места у орудий. Два

поврежденных судна держались на воде, но все больше и больше кренились. Через час после атаки гигантский лайнер задрал нос, накренился и ушел на дно. Через несколько минут за ним последовало и второе судно.

В носовом отсеке шла кипучая работа по заряжанию торпедных аппаратов. Койки были убраны, торпеды цепляли к лебедке, и мускулистые руки направляли торпеды в аппараты. Густо пахло смазкой. Сопровождаемые всяческими пожеланиями, торпеды скрывались в аппаратах. К вечеру, вновь всплыв на поверхность, лодка опять подошла ближе к конвою, а потом, словно на крыльях, стала описывать широкие круги вокруг него. Но, хотя командир ждал до темноты, в час ночи было все-таки слишком светло, чтобы атаковать с надводного положения, а с другой стороны, было слишком темно, чтобы атаковать с подводного положения. Надо подождать луны.

При свете вышедшей луны командир погрузился для новой атаки. В перископ он мало что видел, потому что неправильное техобслуживание на базе сделало перископ негодным для ночной работы, но крупные, хоть и неверные, силуэты и шум винтов все-таки были существенными наводчиками.

– Намерен атаковать ведущее судно третьей колонны, – произнес командир, думая вслух, чтобы команда знала о его намерениях. – Большой сухогруз, быть может восемь-десять тысяч.

Во тьме судно казалось движущейся горой, занимая две трети поля зрения. Торпеда уже шла к цели.

– …Двадцать два, двадцать три, – вслух отсчитывал секунды в центральном посту боцман.

– Торпеда попала позади мостика, – сказал командир, и в этот момент грохот нового взрыва отдался в лодке.

Большое судно вздрогнуло, потеряло скорость и стало оседать на корму. В эфире зазвучали точки-тире, палубное освещение погасло, команда бросилась к шлюпкам. Из-за тонущего судна показались еще два – танкер и сухогруз.

– Первый торпедный аппарат – товсь! Пли!

Ничего не вышло, на сей раз промахнулись. И следующая торпеда прошла мимо. Но через восемь минут старпом писал под диктовку командира: «Пятая атака произведена по большому танкеру, у которого на мостике был замечен свет… Его скорость хода – шесть-восемь узлов. Поражен в носовую часть… Примерно девять тысяч тонн». И новая запись: «Через 22 минуты после первой атаки конвой рассеялся на большое расстояние. Эскорт старается собрать его, передавая команды сигнальными прожекторами».

Игра завершилась, пора было возвращаться в Киль. Команда ликовала.

– Сорок две тысячи потоплено, и это за восемь дней! – говорили в лодке. – Не стыдно будет показаться в Киле. Да еще одна торпеда осталась. По дороге домой и ей найдется дело.

И действительно нашлась. Через шесть дней после того, как они взяли курс на базу, в вахтенном журнале появилась запись:

«18.17. Увидел маленькую полоску на горизонте вроде мачты или перископа. В 18.19 погрузился и идентифицировал цель как подводную лодку, идущую прямо на нас курсом северо-запад. Похожа на британскую класса «Стерлет» («Стерлядь»)… 19.04. Сократил дистанцию на большом ходу и выпустил торпеду, попала в носовую часть. Очень сильный взрыв, цель затонула за несколько секунд. 19.06. Всплыл и осмотрел район, но смог обнаружить только одного спасшегося, которого взяли на борт в 19.10. В 19.08 большой пузырь показался на поверхности, практически никакого масла, но много деревянных обломков. Название подводной лодки – «Меч-рыба» («Spearfish»).[36] Спасшийся – матрос Пестер, Уильям Виктор».

В тот вечер все были тихи и задумчивы. С ними сидел матрос Пестер, единственный спасшийся из команды британской субмарины, такой же, как они, только военнопленный. А остальные погибли. Кто-то пытался сказать пару слов на английском – «good fellow, sorry» – «парень, прости». Высушили его одежду, накормили своей едой и шоколадом, даже разрешили пойти в боевую рубку покурить. Они уважали его молчание. Бедняга, думали они, это может случиться в любой момент. Кто знает, не их ли очередь следующая?

ГЛАВА 10
«U-47»
(август 1940 г.)

17 августа 1940 года, до истечения года с начала войны, Германия наконец ответила на британскую блокаду контрблокадой. Заявление об этом имело особое значение для подводников, потому что давало им право топить без предупреждения суда в районе, который почти в точности соответствовал опасной зоне, которую президент Рузвельт 4 ноября 1939 года очертил как запретную для американских судов. После этой даты единственный формулой для торговли с США было «плати и вези». Чтобы торговать с американцами, надо было заплатить им и везти товар на своем судне. Германское заявление о блокаде отражало и изменения в балансе сил, которое сложилось примерно с началом войны – потому что Польша, Норвегия, Дания, Нидерланды и б'ольшая часть Франции находились теперь под германским контролем, на суше боевые действия не велись и Великобритания – морская держава – была у Германии единственным противником.

Все более жесткие меры, принимаемые британцами, были скопированы немцами только после долгих колебаний – но так или иначе с церемониями было покончено. Противники сошлись в самом начале страшного конфликта, который должен был закончиться фатально для одного из них. Британское морское могущество оставалось нетронутым, в то время как Германия могла противопоставить этому лишь горстку своих подводных лодок. Теперь лодки были свободны в действиях на огромных пространствах вокруг Британских островов и далее на запад, топя и разрушая все, кроме госпитальных судов и судов некоторых нейтралов, следовавших по оговоренным маршрутам – таких как «шведский маршрут». Никаких «война согласно призовым правилам», никаких остановок и проверок судовых документов, никаких групп осмотра, никакого поиска контрабанды и риска для подводной лодки оказаться нарвавшейся на судно-ловушку. Это вовсе не означало конец всякой сдержанности, потому что оставалось еще то, что гросс-адмирал Редер называл «естественной заповедью солдатской чести» – сострадание к спасающимся на спасательных средствах и желание помочь, если это не ставит под угрозу безопасность лодки. Оставалось понимание, что на вражеских кораблях также люди, которые преданно и с опасностью для жизни служат своей стране. Враг

есть враг, и нанести ему ущерб, убить, разрушить – это безжалостное правило войны. Сегодня тебя, завтра меня – никто не знает это лучше, чем подводники. Но враг, по которому нанесли удар, который спасается в воде, в спасательной шлюпке, на плоту или на деревянных обломках – это уже просто несчастный человек, корабль которого потопили, и такая судьба может постигнуть и немца, и британца в любой момент.

Этому закону следовали командиры – и те, что были на германских подлодках, и те, что на британских эсминцах. Они воевали всеми имеющимися в их распоряжении средствами, но они не воевали с поверженными и спасающимися в море людьми. Это были военные люди, но не убийцы.

* * *

В июне 1940 года «U-47» несла службу к западу от Шотландии. Лодкой по-прежнему командовал герой Скапа-Флоу лейтенант Прин. Погода стояла тихая, ночь была такой светлой, что на мостике в полночь можно было бы читать книгу.

Рано утром, когда рассеялся туман, показалось судно – первая цель за несколько дней. Как только «U-47» изменила курс, чтобы начать атаку, цель также изменила курс и пошла прямо на лодку. Прин убрал перископ и нырнул на 55 метров. Судно прошумело над головой. Почти сразу после этого Прин всплыл, приказав орудийному расчету занять боевой пост, но как только те заняли свои места, вдали за кормой показался еще один дым, и Прин понял, что приближается конвой. Он оставил свой первоначальный план, успев послать сообщение на базу, и снова погрузился.

Когда лодка подвсплыла на перископную глубину, командир быстро взглянул в окуляр, лишь только перископ прорезал поверхность воды – и едва поверил своим глазам: на него величественно шли сорок два судна в разомкнутом строе, семь колонн по шесть судов всех форм и размеров, эскортируемые двумя старыми с виду эсминцами и тремя современными. В течение трех часов Прин пытался сманеврировать под водой и пристроиться поближе к конвою, но ход у лодки был слишком мал, чтобы угнаться за ним. Скоро конвой исчез из перископного поля зрения. Прин стал всплывать, но тут появился тральщик, и пришлось снова нырять. Снова сделал попытку всплыть, но тут откуда ни возьмись в небе появился самолет «сандерленд» и снова загнал лодку под воду. Прин понимал, что теперь, чтобы догнать конвой, ему потребуется часов десять хода, а к этому

времени он будет так близко от берега, что к конвою не подойдешь из-за самолетов и кораблей эскорта. Пока он взвешивал свои шансы и осматривал горизонт, слева появились дымок и мачта. Это спешило, делая противолодочные зигзаги, отставшее от конвоя судно.

– Приготовить все торпедные аппараты!

Все члены команды в напряжении застыли на своих боевых постах. Внезапно судно отвернуло. Прин выругался и попросил, чтобы из моторов выжали все что можно до капельки.

– Номер пять товсь! Пли! – Прошло несколько секунд, и раздался мощный взрыв. – Попали почти под трубой! – торжествующе воскликнул Прин. – Это «Бэлморал Вуд»[37]. Я оцениваю его в пять-шесть тысяч тонн.

После того как океан сомкнулся над судном, все, что можно было увидеть на поверхности, это огромные контейнеры; некоторые из них вскрыло взрывом, и видны были крылья и фюзеляжи самолетов.

– Эти уже не будут бомбить Киль, – прокомментировал кто-то из команды.

Весь следующий день Прин рыскал в разных направлениях, но ничего обнаружить не удалось. «Атлантику словно чисто вымели», – записал он в вахтенном журнале. Но на заре следующего дня ему улыбнулось счастье. Километрах в пяти, не дальше, он увидел судно в 5 000 тонн, оно шло без огней. Несмотря на рассвет, Прин решил приблизиться к судну в надводном положении, но его загнало под воду появление «сандерленда». Но это не убавило у него желания атаковать, и он снова всплыл. На этот раз беглый взгляд сразу обнаружил военные корабли впереди и торговые суда за кормой. Прин понял, что ему выпало оказаться на месте рандеву конвоя с эскортом. Он стал разворачивать лодку для атаки, но увидел, что двадцать судов конвоя прикрыты от него по крайней мере четырьмя кораблями эскорта класса «Окленд» и «Биттерн», а в небе над ним патрулирует «сандерленд». Его первоначальный план атаки не принес бы успеха при таком сильном эскорте, и Прин всплыл и сделал широкий обходной маневр, чтобы попытать счастья с другой стороны. Когда над водой опустилась ночь, он под перископом подошел поближе и стал выбирать подходящую цель. Погода благоприятствовала ему. Белые барашки затрудняли возможность обнаружения перископа лодки наблюдением противника. Хотя небо и было закрыто облаками, видимости это не мешало.

И все-таки было похоже, что лодку обнаружили, потому что один из кораблей эскорта развернулся и пошел прямо в сторону

«U-47», рыща, словно пойнтер, почуявший добычу и принюхивающийся к ветру. Дистанция быстро сокращалась – 300, 250, 200 метров. У Прина появился соблазн ударить торпедой по этому кораблю, но тот внезапно изменил курс и ушел курсом, параллельным лодке. Со вздохом облегчения Прин скомандовал:

– Первый торпедный аппарат товсь!.. Пли!

Его целью был большой танкер, глубоко сидящий в воде под тяжестью груза. На этот танкер он обратил внимание еще днем. Он не стал дожидаться, пока торпеда попадет в цель, а нацелился сразу на следующую жертву, которая находилась чуть поближе – судно водоизмещением тысяч в семь тонн.

– Второй торпедный аппарат товсь!.. Пли!

Когда лодка еще после второго выстрела разворачивалась, Прин вдруг увидел столб воды у борта судна, в которое он и не целил. Произошла легкая накладка в торпедном отсеке. От движения лодки находившийся у пускового пульта торпедист потерял равновесие и, чтобы не упасть, машинально схватился за что под руку попало. А под руку попала ручка пуска третьего торпедного аппарата. В результате торпеда из третьего аппарата ушла сразу после второй. И попала во второй танкер.

Через пятнадцать минут лодка всплыла и Прин пулей вылетел на мостик. Еще не было темно, море становилось неспокойным. Слева еще держался на плаву крупный танкер, но с большим креном, а нос скрылся под водой. Прин распорядился, чтобы ему принесли книгу силуэтов, и идентифицировал тонущее судно как танкер «Кадиллак» водоизмещением 12 100 тонн.[38] Другим судном, от которого на воде уже ничего не осталось, была предположительно «Грация» водоизмещением 5 600 тонн. Третье также ушло под воду. Пора было браться за остальные.

Но это было не суждено. Шторм усилился, и после двух дней бесплодных поисков Прин понял, что потерял конвой. Днем позже он, однако, увидел голландский танкер «Летиция» («Leticia») водоизмещением 2 800 тонн,[39] который шел с грузом жидкого топлива в Англию с Кюрасао. К вечеру, когда шторм крепчал, в поле зрения Прина попал еще один танкер. Он приказал артрасчету занять свои места, решив, что парой точных выстрелов остановит танкер, а затем легко потопит.

– У нас осталось только пять снарядов, – предупредил второй номер расчета.

– Ничего, все равно их тратить.

Время шло, а старшины расчета все не было. Прин крикнул в люк:

– Центральный! Где Майер?

Раздался быстрый топот, затем голос старшины снизу:

– Майер на койке лежит и говорит, что в такую погоду невозможно прицелиться.

Прин не поверил своим ушам. Другие находившиеся на мостике сочли за лучшее скрыть свое изумление.

– Передайте ему мое прямое приказание немедленно явиться на мостик!

Когда Майер наконец появился на мостике, он и не думал скрывать своих чувств.

– При таком море, да еще парой снарядов?

– Они должны попасть, Майер.

– Есть.

Майер нерешительно двинулся к орудию, и Прин дал приказ открыть огонь. После первого выстрела танкер изменил курс. Попали оба снаряда. Майер превзошел самого себя.

– Бей в машинное отделение! – приказал Прин.

Новый выстрел, но танкер продолжал уходить. Последний из пяти выстрелов попал в прежнее место, на сей раз последовал выброс серого дыма и желтого пламени. Промокший до нитки, Майер вернулся на мостик. Танкер замер, команда спешно покидала судно. Бросив поздравления своему все еще не раскаявшемуся артиллеристу, Прин развернул «U-47» и выпустил по танкеру торпеду.

В журнале записано:

> Торпеда попала, и судно начало тонуть. Несмотря на обстрел и попадание торпеды, радист танкера продолжал передавать: «Эмпайр Тукан» торпедирован, координаты 49°20? с.ш., 13°52? з.д… Быстро погружаемся кормой». Наконец радист прыгнул за борт горевшего судна. Видели, как он уплывает от судна.

Прин немедленно пошел к судну, но, когда он подошел к месту, никого не увидел. Мужественный человек погиб.

Проходили недели, в течение которых Прин и его братья-командиры охотились и топили, высматривали и ждали, следовали по пятам за конвоями и наводили на них другие лодки, в хорошую и плохую погоду. Когда они возвращались во Францию для ремонта и пополнения запасов, команды отправлялись в новые центры отдыха под Лорьяном – Карнак и Киберон, где могли отдохнуть на пляже, купаться, поездить верхом и делать все что им вздумается. Здесь они были в другом мире, они брали штурмом прекрасных дочерей Франции, наслаждались местными винами. Но скоро они снова уходили в море, в мир вечного грохота дизелей, в мир волн, перекатывающих через палубу.

Прин тоже скоро вернулся в море. однако темной и дождливой ночью он и несколько других лодок встретили конвой, который они атаковали разом с нескольких сторон. Это была одна из первых атак этой войны «волчьей стаей», она войдет в историю как «ночь длинных ножей». Торпеда за торпедой выходили из торпедных аппаратов и взрывались у бортов судов. Десять тысяч тонн нефти пролилось в море, гигантский шар пламени вздымался на многие десятки метров. Взорвалось с оглушительным грохотом судно с боеприпасами и в буквальном смысле слова разлетелось на куски. Все превратилось в яркий танец огня. Некоторые суда вставали на дыбы, потом исчезали, другие кренились и опрокидывались, третьи разламывались и мучительно умирали. Везде, как стая волков, возле конвоев появлялись лодки. Расстреляв все торпеды, Прин подсчитал по книге силуэтов тоннаж своих жертв, затем взял журнал радиограмм и занес: «Потопил восемь судов общим водоизмещением 50 500 тонн. Все торпеды использованы».

Медленно настала заря, знаменуя конец «ночи длинных ножей». Другие командиры также подсчитывали свои победы – Кречмер, Шепке, Фрауэнхайм, Эндрасс, Бляйхродт, Меле и Либе. За два дня операции они достигли потрясающего результата – 325 000 тонн.[40] Через несколько дней «U-47» вернулась на базу. Прин, как первый командир, достигший отметки в 200 000 тонн, стал пятым офицером вооруженных сил, получившим высшую награду тех времен – дубовые листья к Рыцарскому Кресту.

ГЛАВА 11
Первоначальные проблемы войны в Атлантике
(сентябрь – декабрь 1940 г.)

1 сентября 1940 года Дениц перевел свой штаб из Зенгвардена под Вильмгельмсхафена в Париж. это было частью по сосредоточению всех командных постов для проведения операции «Морской лев» – вторжения в Англию. Он расположил свое командование в одном из прекрасно спланированных зданий на бульваре Сюше. Именно там он провел самые счастливые, возможно, дни войны – счастливые потому, что подводные лодки добились больших успехов, в то время как потери упали до нуля. С Деницем был его небольшой личный штаб, и каждые несколько дней командиры подводных лодок приезжали сюда на доклад по возвращении из патрулирования.

Каждое утро, когда часы отбивали девять ударов, он входил в оперативную комнату и дежурный офицер оперативного отдела штаба докладывал ему о происшедшем за ночь. Он сообщал ему о полученных и отправленных радиограммах, сведения о лодках, уходящих на патрулирование и возвращающихся на базу, о ходе проходящих в данный момент операций. Потом наставала очередь других специалистов – по тылу, разведке, новой технике и пр. Иногда по ходу сообщения адмирал перебивал специалиста и давал указания. Потом начинались проблемы, связанные с выбором позиций лодок. Что задумает противник? Какой курс он выберет? Главной оставалась одна и та же проблема – как небольшое число лодок распределить как можно шире, чтобы нанести противнику как можно больший урон. По-прежнему оставались большие бреши вокруг Британии, и закрыть их не представлялось возможным вплоть до значительного притока лодок, но это произойдет только в 1941 году.

Из-за обескураживающей нехватки авиации штаб располагал мизерной достоверной информацией – ограниченными сведениями от лодок на позициях, редкими сообщениями разведки, основанными на перехвате и расшифровке радиограмм, данными от тайной агентуры о формировании и выходе конвоя из портов противника. И не было более насущной потребности, чем создание службы авиационной разведки, а поскольку этот вопрос не решался, штабу подводного флота приходилось полагаться на нечто вроде шестого чувства.

Время от времени короткое входящее сообщение подтверждало, что их догадки оказывались верными. И тогда в радиорубку спешили офицеры штаба со срочными радиограммами: «U-32», «U-46» и «U-52» атаковать конвой, о котором сообщила «U-48». «U-48» поддерживать контакт и далее…» И потом сутки и более штаб на берегу будет напряженно ожидать исхода. Придут ли туда лодки во время? Какая погода в тех местах? Несколько велик конвой и несколько сильно охранение? Они по кусочку будут складывать картину операции по мере того, как будут поступать радиограммы с участвующих в операции лодок. Наконец поступит сообщение, что подходит главный момент: «Вижу противника, координаты…, курс юго-запад, атакую…»

Время от времени адмирал летал на базы Бискайского побережья, чтобы поддерживать контакт со своими подчиненными. Один из сопровождавших его офицеров описал одну из поездок в Лорьян.

Однажды вечером он вышел на берег в окружении офицеров, были слышны смех и разговоры. Ждали возвращения одной из лодок, такого случая в штабе не упускали, потому что все прекрасно понимали, как приятны такие встречи тем, кто возвращается с моря.

Лодка появилась ближе к сумеркам. На корпусе появилась ржавчина, флаг выцвел. Часть команды выстроилась не палубе – это был первый раз за все плавание, когда они могли безопасно выйти на палубу при свете дня. Выросли бороды, одежда пропиталась запахами лодки, но настроение было приподнятым: они вернулись домой. Лодка подходила к пирсу, вахтенный офицер отдавал приказания по швартовке. Как только швартовы были заведены и закреплены, раздались приветствия. Прозвучала команда «Стоп машины», и худощавый молодой командир сошел на дебаркадер.

– Разрешите доложить, господин адмирал, «U-38» из похода возвратилась.

– Хорошо. Вы как, удовлетворены?

– Не совсем, господин адмирал, только двадцать тысяч тонн. Должны были бы много больше.

– Построить команду.

Последовали приказы и быстрый топот ног, потом молчание, когда адмирал ступил на палубу.

– Хайль, «U-38»!

– Хайль, господин адмирал! – дружно ответила команда.

Он медленно прошел вдоль строя, и каждый почувствовал на себе его пристальный взгляд, потом обратился к команде:

– Моряки! Ваша лодка потопила более ста тысяч тонн всего за три выхода. Честь этого великолепного достижения принадлежит прежде всего вашему отважному командиру. Лейтенант Либе, фюрер награждает вас Рыцарским крестом и я с удовольствием вручаю вам эту награду.

Адъютант адмирала повесил на шею молодого офицера красную ленту, сверкающую в свете уходящего дня. Адмирал пожал ему руку, отступил и приложил руку к козырьку.

– Троекратно лейтенанту Либе!

По порту разнеслось троекратное приветствие, Либе стоял недвижимо в приветствии. У него был отсутствующий взгляд, будто он сожалел об улизнувшем конвое.

* * *

В октябре было решено об окончательном переносе операции «Морской лев» на другой год, и штаб подводного флота немедленно переехал на виллу в Керневеле, реквизированную у сардинского торговца. Она находилась у самого моря между Лорьяном и Ламор-пляжем, скрытая от взоров красивыми старыми деревьями. Из широких окон оперативного зала был прекрасный вид на Пор-Луи и форт у входа в порт.

За первый год военных действий произошли значительные перемены. Война на море стала более интенсивной, а наземные победы в Дании, Норвегии и Франции дали подводным лодкам ценные места базирования в Северной и Западной Европе. И однако Дениц говорил своим офицерам, что впредь потребуются еще более значительные усилия и что достигнутые ими успехи есть не что иное как булавочные уколы в вены врага, а надо, говорил он, обескровливать врага, медленно но верно. Хотя вскоре они получат еще больше лодок, но война, предупреждал он, продлится долго.

В тишине своего кабинета в Керневеле Дениц часто ходил вокруг стола, поглощенный заботами, которые никогда не оставляли его – даже в этот период больших успехов и отсутствия серьезных потерь. Сообщения возвращавшихся с позиций командиров показывали, что противник охраняет конвои все плотнее и плотнее, увеличивает количество эсминцев и других кораблей сопровождения, все больше применяет осветительные снаряды, что сорвать пелену ночи, удобную для лодок. А что будет дальше? Все ли он сделал для безопасности лодок? Он знал, что адмирал Фридебург, начальник его материально-технического отдела в Киле, хорошо понимает необходимость

поставок новых лодок и их материально-технического обеспечения, но он живо понимает и возможность появления новых противолодочных устройств, которые могут поставить лодки в положение обороняющейся стороны. Для противника не самое главное уничтожать лодки, для него важнее лишить их возможности нападать, держать их под водой ровно столько, сколько необходимо для безопасного прохождения конвоя.

Он посмотрел на «балансовый отчет» на 1 сентября 1940 года, представленный ему лейтенантом Винтером, офицером штаба:

Число ПЛ в начале войны…57
Число ПЛ, введенных в строй…28
Потери за первый год войны…28
Число ПЛ на 1 сентября 1940 года…57
Число действующих строевых ПЛ в 1939 году…39
Число действующих строевых ПЛ в 1940 году…27

Снижение числа действующих лодок в 1940 году объяснялось тем, что больше лодок находилось на испытаниях и модернизации. К тому же ввиду перспективы получения и введения в строй в 1941 году солидного количества новых лодок было необходимо перевести часть лодок из действующих в учебные.

Таким образом, в конце первого года войны немцы имели меньше действующих лодок, чем в ее начале. В среднем на позициях одновременно находилось семь-восемь лодок, т.е. треть или четверть общего числа. Однако в балансе на 1 сентября 1940 года безошибочно вырисовывалась прибыль: против 46 процентов потерь[41] можно было выставить уничтожение одного линкора, одного авианосца, трех эсминцев, двух подводных лодок, пяти вспомогательных крейсеров и около 440 торговых судов общим водоизмещением 2 330 000 тонн.

Такие итого превзошли всякие ожидания. Потеря половины лодок объяснялась в основном двумя факторами: начальной неопытностью командиров и команд и техническими недостатками лодок, которые проявлялись только под воздействием глубинных бомб. С другой стороны, лодки большей частью выдержали тяжкое испытание длительным пребыванием под водой, им не приходилось всплывать из-за недостатка кислорода или разрядки аккумуляторных батарей.

Тем не менее Дениц смотрел в будущее с опасением и использовал все свое влияние с тем, чтобы французские верфи укреплялись и расширялись, потому что это не только сняло бы чрезмерные нагрузки на германские верфи, но и ускорило бы ремонтные работы и сократило бы перерывы между выходами на

позиции. Краткие, но успешные выходы на задания осенью 1940 года приводили к тому, что лодки расходовали все свои торпеды и возвращались на базу почти одновременно. В результате в Атлантике возникало, к большому удовлетворению противника, временное затишье.

Более того, после оккупации Франции британцы переключили свои маршруты с Ла-Манша – из-за его близости к базам подлодок – на район вокруг банки Рокелл и возле Северного пролива. В ответ на этот ход командование немецкого подводного флота стало направлять лодки к выходу из Северного пролива, часто в прямой видимости земли, располагали их в линию рекогносцировки, ломаную, чтобы узнать как можно больше о районе. Проблемы оставались те же самые. Располагаясь близко к берегу, они сокращали район наблюдения, и конвой часто проходил мимо и укрывался в Северном проливе, прежде чем подводные лодки по ту или другую его сторону успевали добраться до него. Если лодки отходили слишком далеко к западу, то их численная ограниченность уменьшала вероятность того, что им удастся засечь противника.

Без воздушной разведки дальнего радиуса действия лодки оказывались предоставленными сами себе и сами должны были отыскивать себе цели. Случалось, они делали это с большим успехом, как, например, Прин 20 сентября 1940 года, когда он натолкнулся на конвой «HX-72» и не упускал его в течение пяти часов, пока не подтянулись еще пять лодок. За два дня они потопили двенадцать судов и одно повредили.[42] Как уже упоминалось, между 17 и 20 октября восемь лодок атаковали два конвоя почти одновременно и, согласно британским источникам, потопили 32 и повредили еще четыре судна.

Особой проблемой становилось явное усиление охраны конвоев с воздуха. С конца лета подводники стали замечать все больше и больше летающих лодок «сандерленд», причем на большом расстоянии к западу, и было ясно, что если противник распространит воздушное патрулирование по всей Атлантике, задача подводных лодок намного усложнится, особенно при атаках в дневное время.

Ежемесячные секретные отчеты, показывавшие, какой средний тоннаж топила одна лодка за день пребывания на позиции, были весьма показательны. Например, в октябре лодки засекли два конвоя – «SC-7» и «HX-79», – и тоннаж в день на одну лодку составил 920. В ноябре, хотя служба радиоперехвата сообщила о нахождении в море четырех конвоев, подводные лодки так и не обнаружили их в условиях штормового моря, и соответствующие цифры на этот месяц упали до 430 тонн.

В декабре «U-101» под командованием своего второго командира – Мергерсегна – обнаружила конвой «HX-90». Другие подводные лодки, включая лодку Прина, присоединились к нему. Они потопили четырнадцать судов и еще три повредили,[43] и месячный показатель вырос до 697 тонн. Но ключевой проблемой оставалось обнаружение конвоев, и если это удавалось, то тактика волчьей стаи оправдывала себя.

В среднем только четыре-шесть лодок дежурили у Северного пролива с ноября 1940 до января 1941 года – т.е. две-три сотни человек против всей Англии! И не только против Англии – им приходилось сражаться еще и против нескончаемых штормов и холода, вслепую продираясь сквозь высокие волны, которые порой заливали мостик, могли сбить торпеду с курса, и атаки в таких условиях были за пределами человеческих возможностей.

ГЛАВА 12
ОРЛЫ БЕЗ КРЫЛЬЕВ
(январь – февраль 1941 г.)

1940 год, в течение которого начались первые атаки на конвои, завершился на том, что в море находилась лишь одна лодка. На Рождество войну против Англии воплощал в себе один человек – Сальманн, командир «U-52». В Атлантике создался вакуум. Лодки, которые напали на конвой «HX-90», вернулись на базу из-за отсутствия торпед, а те, что остались на позициях, не могли обнаружить цели в условиях тумана и высоких волн.

К этим трудностям добавилась еще одна: неприятельские конвои приняли тактику уклонения, избегая появляться в районах, где замечены подводные лодки или есть подозрение на их наличие. Противник наверняка пеленговал каждый радиосигнал с подводных лодок. Документы, захваченные при падении Франции, показывали, какое большое значение Великобритания придавала службе радиопеленгации. В целях самозащиты лодкам следовало бы в идеале вообще хранить полное радиомолчание, но, поскольку авиаразведки не существовало, командование подводного флота вынуждено было в разведывательных целях полагаться на визуальные данные с подводных лодок. В какое-то время лодкам к западу от 15-го меридиана западной долготы было приказано присылать сообщения каждый день, но когда поняли, что противник может пеленговать даже короткие радиосигналы – и делает это, – то командирам лодок приказали использовать радио только в начале операции или тогда, когда есть уверенность, что местоположение лодки известно противнику.

Такие обстоятельства существенно осложняли задачи командования. У него не было прецедентов, на которые можно было бы опереться, ибо никогда ежедневными операциями подлодок не руководили с берега. Люди, ответственные за оперативное планирование, никогда не имели возможности знать точно позицию лодки или обстановку, в которой она находится – в надводном она положении или подводном, на переходе или выжидает на позиции, собирается атаковать противника или противник охотится за ней. Всегда был риск, что приказы командования не поступят на лодку в нужное время или не будут выполнены в силу непредвиденных обстоятельств. Офицеры штаба должны были целиком полагаться на командиров лодок и надеяться, что те сделают все от них зависящее по собственной

инициативе. Единственной альтернативой было бы значительное увеличение обычных радиосообщений, но это ставило бы под удар безопасность подводных лодок, облегчая их обнаружение. Максимум, что могло сделать командование – это назначать лодкам район, где была бы наибольшая вероятность произвести успешные атаки. Выйдя на противника, лодки в море полностью отключались от управления со стороны командования.

Хотя прошло пять месяцев, как немцы располагали базами во Франции, подводные лодки все еще не получали какой-либо реальной поддержки от люфтваффе. В мирное время не возникало никаких проблем в вопросах взаимодействия между подводными лодками и самолетами в Балтийском море, но, как началась война, самолеты стали недоступными для подводного флота. В течение лета и осени 1940 командование подводников никогда не имело в своем распоряжении более четырех самолетов.

Ближе всего к такому взаимодействию удалось подойти путем установления личных контактов с командованием «Авиагруппы 40», благодаря чему удалось получать для дальней разведки один «Фокке-Вульф-200» в день – один-единственный самолет для обеспечения действий всех подводных лодок! «Не знаю, что эти люди из люфтваффе делают со своими самолетами, – говорил Дениц, – но у них вечно то «технические неисправности», то «отсутствие самолетов». Я называю их орлами без крыльев. Любая другая служба имеет свою собственную авиаразведку, кроме подводных лодок".

Еще раз Дениц представил главнокомандующему ВМФ детальные рекомендации по вопросу о практическом взаимодействии между воздухом и морем. Гросс-адмирал Редер полностью поддержал его идеи и уполномочил Деница представить свои соображения лично генералу Йодлю, начальнику оперативного управления главного командования. Когда 2 января 1941 года состоялась эта встреча, ни один из них не мог предвидеть многочисленных, часто драматических и трагических ситуаций, по поводу которых им предстоит встретиться в будущем.

Генерал внимательно выслушал, как адмирал настаивал на том, чтобы по крайней мере двенадцать самолетов дальнего радиуса действия пребывали в воздухе в любой момент. После этого 7 января случилось нечто неожиданное. Приказом фюрера «Авиагруппа 40» была полностью передана под оперативное подчинение командованию подводников для разведывательных целей. «Фоке-Вульф-200» был единственным немецкими четырехмоторным самолетом, способными тогда достигать 20-го

меридиана западной долготы.

Через десять дней самолеты начали разведывательные операции, и скоро поступили первые сообщения об обнаружении конвоев, но результата это не принесло: самолеты возвращались в сумерках и улетали снова на рассвете, но вторично не могли обнаружить тот же конвой.

Но вскоре Геринг, который был в отпуске в момент, когда «Авиагруппа 40» была передана ВМФ, возвратился после поездки на охоту. Как и предполагалось, он не был в восторге от переподчинения его самолетов флоту. Однако приказ фюрера четырехнедельной давности сохранял свою силу. Рейхсмаршал немедленно пригласил адмирала подводников на беседу в Понтуаз, что под Парижем, где под парами на запасном пути рядом с тоннелем стоял его личный поезд. Дениц принял приглашение, хотя и предвидел, что «толстяк» будет настаивать на возвращении его самолетов.

Дениц приехал в Понтуаз 7 февраля 1941 года, сопровождаемый капитаном 1 ранга Годтом и его адъютантом. Претенциозность поезда Геринга не подействовала на Деница, и он сделался осторожнее обычного. Как и ожидалось, рейхсмаршал захотел получить обратно свои самолеты.

– Все, что летает, принадлежит мне! – воскликнул он, добавив с помощью экстравагантного жеста, что не потерпит, чтобы самолеты подчинялись кому бы то ни было помимо него.

Адмирал, полагаясь на весомость приказа фюрера, встал на официальную позицию. Геринг поначалу попытался умаслить Деница, затем попробовал убедить его. Но чем громче тот кричал и чем больше пыжился, тем спокойнее вел себя адмирал. Он твердо отстаивал ту точку зрения, что передача самолетов имеет чрезвычайно существенное значение, не ссылаясь при этом на директиву фюрера, о которой Геринг был и без того прекрасно осведомлен. Бесплодная беседа закончилась угрозой со стороны Геринга:

– Я настойчиво советую вам согласиться, – сказал тот, – иначе вам придется пожалеть о своем отказе.

Расстались они крайне холодно, адмирал сухо отклонил приглашение пообедать.

На другой день после переговоров судьба сыграла злую шутку над Герингом. «U-37» засекла гибралтарский конвой, пристроилась к нему и, в соответствии с инструкциями, навела самолеты «Авиагруппы 40». И план сработал – в обратном порядке. 9 февраля пять самолетов «Фокке-Вульф-200» один за другим атаковали конвой. 11 февраля «U-37» потопила несколько судов и навела на конвой тяжелый крейсер «Адмирал Хиппер»,

который прорвался через датские проливы и теперь совершал рейды на торговых путях в Атлантическом океане. Крейсер всю ночь шел на скорости 32 узла, 12 февраля догнал конвой и устроил разгром. Это был первый случай в истории, когда авиация, надводные корабли и подводные лодки взаимодействовали против транспортов.

Этот успех, однако, не помешал рейхсмаршалу поискать собственные подходы к фюреру. Впоследствии, хотя «Авиагруппа 40» обслуживала исключительно подводные лодки, она была поставлена под начало нового командования ВВС по Атлантике, которое разместилось под Лорьяном. К счастью, новый командир, подполковник Харлингхаузен, был раньше военно-морским летчиком и прекрасно понимал потребности подводников, и без промедления взялся налаживать ровные и дружественные отношения с командованием подводников.

Тем не менее количество самолетов не соответствовало потребностям подводников, никогда в районе Северного пролива, который в то время был главной ареной действий подлодок, не работало более двух «фокке-вульфов». Большие дополнительные загрузки топлива, необходимые для этих вылетов, делали каждый из них вопросом жизни и смерти. Когда самолеты медленно разгонялись по взлетно-посадочной полосе, их фюзеляжи скрипели и стонали от собственной тяжести, и летчики были на пределе напряжения до тех пор, пока перегруженной машине не удавалось с трудом оторваться от земли.

Но их отвага не оставалась невознагражденной. 23 февраля разведка, произведенная с борта «фокке-вульфа», навела «U-73» на конвой «ОВ-288», и хотя самолет не сумел снова обнаружить тот же конвой на следующий день, «U-73» сама навела на конвой четыре других лодки, несмотря на жестокий шторм. В ту ночь лодки потопили девять судов,и только дефекты торпед – старая болезнь – помешали достичь лучшего результата.

Несколькими днями позже лейтенант Топп, бывший командир "каноэ", обнаружил во время своего первого патрулирования на «U-552» конвой «ОВ-289» и вызвал еще две лодки. Он охотился за конвоем три дня, но не сумел открыть счет победам вследствие дефектных торпед, а вот двое его коллег потопили три судна и повредили четвертое.

«ОВ-290», следующий конвой, вышедший из Северного пролива, ждала не лучшая судьба. Он проходил как раз через позицию Прина. Знаменитый Кречмер на «U-99» не сумел вовремя выйти на конвой, но в ответ на сообщение Прина прилетели шесть «фокке-вульфов», которые потопили девять судов. Сам Прин, «первый из морских волков», потопил судов общим

водоизмещением тонн 15 600 тонн и повредил три других судна.

Тем временем в Керневеле лейтенант Ерн представил беспристрастный документ о значении авиаразведки. Несовершенство аэронавигации, отметил он, лишало самолеты возможности обнаружения конвоя на следующий день. Между координатами, которые сообщали самолеты люфтваффе, и теми, что фиксировала служба радиоперехвата, бывала разница до 70 миль. Самолеты из «Авиагруппы 40» действительно совершали успешные атаки в результате сигналов от подводных лодок, но, когда подводные лодки действовали по результатам авиационной разведки, наводкам с самолета, они обычно упускали вражеские суда.

Рассмотрев эту информацию, Дениц пришел к грустному заключению: впредь пока что нецелесообразно направлять лодки на позиции по сообщениям авиаразведки без дополнительной проверки этих данных.

ГЛАВА 13
КОНЕЦ ТРЕХ АСОВ
(февраль 1941 г.)

В феврале 1941 года три аса-подводника были среди тех, кто возвратился в Атлантику после перерыва на отдых и ремонт. Шепке на «U-100» ушел с родной базы знакомым маршрутом через Северное море и далее вокруг Северной Шотландии. Кречмер на «U-99» вышел из Лорьяна. 20 февраля Прин на своей «U-47» также вышел из Лорьяна после небольшой задержки из-за мелких поломок.

Несколькими днями позже Прин был уже далеко в море и сообщал о вражеском конвое, двигавшемся на запад малым ходом. Из-за самолетов ему пришлось держаться в глубине, и визуальный контакт с конвоем был потерян. Но через пять часов он снова обнаружил конвой, и радиограммы от него поступали всю ночь и на следующий день. Потом вечером он сообщил: "Подвергся атаке глубинными бомбами. Контакт с конвоем потерян. Продолжаю преследование. Пока что потопил 22 000 тонн».

Двумя днями позже он сообщил о новом конвое, направляющемся на северо-запад. Другие лодки, включая лодку Кречмера, подошли и атаковали конвой по темноте. В 4.24 утра 7 марта Прин сообщил о координатах конвоя,[44] курсе и скорости – и после этого больше ничего. Когда позже, днем, всем лодкам было приказано сообщить свои координаты, «U-47» не ответила. Матц с «U-70» сообщил о серьезных повреждениях боевой рубки, Эккерманн с подводной лодки «U-A» радировал, что уходит с позиции из-за серьезных повреждений. Кречмер перехватил эти сигналы, перед тем как был вынужден эсминцами уйти на глубину. Когда он погрузился, то слышал взрывы глубинных бомб, которые уничтожали «U-70». Матц и большинство его команды были взяты в плен. До вечера эфир затих. К вечеру «U-99» всплыла со всеми предосторожностями, чтобы получить приказ искать судно, которое было торпедировано ночью. Речь шла о «Терье Викене», плавающей китобойной базе, одном из самых больших сухогрузов мира. Служба радиоперехвата расшифровала радиограмму, сообщавшую, что судно было торпедировано по центру и что быстро поступает вода. И пока судно все еще держалось на плаву, Кречмеру приказали прикончить его. По пути он слышал базу, вызывающую снова и снова Прина: «U-47», сообщите вашу позицию». Но ответа не

было, и с каждым пройденным днем надежда все больше улетучивалась.

Кречмер напрасно искал «Терье Викена», он увидел только несколько спасательных шлюпок с оставшимися в живых и эсминец, который вынудил его уйти на глубину. Ночью он перехватил сигнал от «U-110», которой командовал Лемп. Лемп радировал о конвое, идущем из Канады на восток и находящемся в районе Исландии. Кречмер немедленно присоединился к погоне, присоединился и Шепке на «U-100». Обе подводные лодки атаковали ночью, набросившись на конвой, словно волки на стадо овец. Кречмер расстрелял все свои торпеды. Оставив конвой, он оказался на Паршивой банке (Lousy Bank), в 180 милях на запад-юго-запад от Фарерских островов.

Тем временем в Керневеле Годт и его офицеры собрались вокруг большой карты. Всем подводным лодкам в районе конвоя, обнаруженного Лемпом,[45] было приказано сообщить свою позицию, но только одна или две ответили. «U-99» и «U-100» среди них не было.

В 1946 году Британское правительство выпустило официальный доклад под названием "Битва в Атлантике",[46] в котором есть такой отрывок:

> «В течение марта 1941 года в Северной Атлантике было уничтожено шесть подводных лодок, и среди них – подводные лодки под командой трех командиров-асов. Лодка Прина («U-47») была потоплена глубинными бомбами с эсминца «Вулверин» («Россомаха») – 8 марта. В живых не остался никто. 17 марта в 3 часа утра подводная лодка Шепке («U-100»), которую преследовал и подверг атаке глубинными бомбами эсминец «Вэнок», была вынуждена всплыть, протаранена эсминцем и затонула. Сам Шепке погиб, когда нос эсминца врезался в рубку между мостиком и перископом. Полчаса спустя подводную лодку «U-99» Кречмера, который действовал совместно с «U-100», постигла та же судьба в лице эсминца «Уокер». Сам Кречмер остался в живых».

Во время этих событий британская пресса вышла с огромными заголовками: «Подводные лодки Кречмера и Шепке потоплены, Кречмер взят в плен». Вскоре после этого до Керневеля дошла фотография Кречмера, спускающегося по трапу «Уокера». В Германии такую новость трудно было надолго удержать в секрете, и Дениц стал настаивать на ее публикации, но штаб-квартира Гитлера не соглашалась. Только в конце апреля верховное командование объявило о потере этих двух лодок, и

только тремя неделями позже лодка Прина была признана погибшей.

Отто Кречмер был вторым командиром подводной лодки, удостоенным дубовых листьев. Он был награжден Рыцарским Крестом 4 августа 1940 года после потопления судов общим водоизмещением 117 000 тонн и британского эсминца «Дэринг». К 4 ноября он достиг отметки в 200 000 тонн, к его победам добавились вспомогательные крейсеры «Лорентик» в 18 724 тонн и «Патрокл» в 11 000 тонн. На момент пленения на его счету было три потопленных британских эсминца и грузовых судов общим водоизмещением 300 000 тонн.[47]

Когда эти потери были подтверждены, сдержанность и отчужденность адмирала передалась его ближайшим коллегам – так глубоко они подействовали на него. Он сам продиктовал некролог на Прина, который был издан в качестве приказа по соединению подводников:

> «Герой Скапа-Флоу совершил свое последнее боевое дежурство. Мы, подводники, скорбим и отдаем честь ему и его команде… Они стали для нас символом нашей твердой и непоколебимой воли к победе над Англией. В этом духе мы продолжим нашу борьбу».

ГЛАВА 14
ОТ ГРЕНЛАНДИИ ДО ФРИТАУНА
(апрель – май 1941 г.)

Накал битвы в Атлантике не спадал. Когда конвои начали делать широкие обходные маневры через север, подводные лодки следовали за ними до шестидесятой параллели, продолжая топить и повреждать суда. Когда же в северных широтах наступило затишье, подводные лодки перенесли свою активность к юго-западу от острова Рокелл, куда противник снова перебросил маршруты своих конвоев.

Потеря четырех лодок на севере, включая лодки под командованием трех асов, заставила Деница задуматься, не применил ли противник какое-то новое оружие или эти потери были случайными. Командиры лодок, возвращавшиеся с высоких широт, сообщали о необычно сильных эскортах, но ничего не говорили Деницу о каких-либо новых противолодочных средствах.

Анализируя по карте на стене новые предполагаемые маршруты конвоев, адмирал направлял свои лодки двойным охватом в юго-западном направлении далеко в Атлантику, за двадцать пятый меридиан, где можно было ожидать находить более слабое патрулирование и эскорта со стороны противника. Он считал понесенные до этого потери нормальными, но к такому выводу он пришел только после операций подводных лодок до середины апреля в новом районе, когда в течение этого времени они засекли конвой «SC-26», из которого они потопили или повредили за ночь четырнадцать судов. Потом он постепенно переместил их назад в более восточные районы, когда они снова образовали линию патрулирования между Исландией и островом Рокелл и в районе островов Сент-Килда.[48]

Начал ощущаться в полном объеме эффект германской программы строительства подводных лодок, в строй вливались все новые лодки. Многие офицеры с практическим опытом на "каноэ" назначались на новые, более крупные лодки.

Среди них был Крех, первый и единственный обладатель аквариума на подводной лодке, в котором каждая рыба имела имя коронованной особы или премьер-министра стран, воевавших с Германией. Вильгельмина[49], красивая и округлая золотая рыбка, нашла свой конец, когда чистили ее аквариум – «она упала в трюм, и ее не нашли», в то время как Черчилль – маленькая, но темпераментная рыбка-пират приняла участие в трех выходах в

море, прежде чем погибнуть, после чего ей были оказаны соответствующие почести: ее заспиртовали в стеклянном сосуде и подвесили под плафоном в кают-компании.

Из тысячи подводников, участвовавших в предыдущих походах, и были сформированы «волчьи стаи», создания которых так добивался адмирал. Ведь только в июле 1941 года число действующих лодок вышло за пределы того количества, которое было в начале войны. И в течение этого года поле боя в Атлантике постепенно передвигалось по широким просторам океана. В начале лета внимание было сосредоточено на северных и восточных районах, с середины лета до осени центр тяжести сражений передвинулся снова к востоку, а от затем до ноября сражения охватывали весь океан вплоть до панамериканской зоны безопасности.

Теперь, однако, когда подводная лодка обнаруживала конвой, командир уже не атаковал его сразу, а следовал за ним по пятам и передавал информацию на базу, а затем подавал сигналы радиомаяка в ожидании других лодок, чтобы вместе начать атаку. Иногда во время этих атак контакт с берегом переходил от одной лодки к другой, если первой приходилось уходить на глубину, спасаясь от эскорта или самолетов. Когда одна лодка была вынуждена выходить из боя, брешь заполнялась другой, и сражение продолжало бушевать, подверженное влиянию таких факторов, как ветер и погода, человеческий интеллект и техническая эффективность.

Англия по-прежнему оставалась в одиночестве, в то время как Соединенные Штаты сохраняли так называемый нейтралитет, который был более похож на неучастие в войне, но американские симпатии к борьбе своих британских кузенов были очевидны для всех. Хитрая формула «плати и вези» была заменена на ленд-лиз[50], которому суждено было сыграть столь важную роль в этой войне. В своих беседах у камина Рузвельт говорил о гремучей змее, которая должна быть убита прежде, чем она поднимет голову, чтобы ужалить, и шланге, который нужно предоставить соседу, чей дом в огне. Американские суда, оружие и прочие товары устремились в Британию, чтобы возместить ей ее потери в Дюнкерке.

Тем временем британские верфи выпускали все больше и больше корветов и фрегатов, специально предназначенных для сопровождения конвоев – легких, умеренно быстрых и маневренных кораблей, оборудованных самыми последними приборами обнаружения подводных лодок и бомбометами, способные выдержать любой атлантический шторм. И тем не менее ничто не могло отбить охоту подводным лодкам нападать

на конвои. Авиабомбы, глубинные бомбы кораблей, осветительные снаряды нового типа, названные "снежинками", пушки, корабли-тараны, мины, гидролокаторы – все это, по существу, были средства, которые уже применялись в Первой мировой войне. Радар, конечно, все еще пребывал в детском возрасте и в оперативном использовании отсутствовал.[51]

По мере того как поступало все больше подводных лодок большего водоизмещения, стало возможно расширять сферу операций. Дениц начал посылать их к западным берегам Африки, чтобы внезапно ударить там, где концентрация судов была высока, а их защита слаба. Среди первых подводников, оперировавших ниже экватора, были лейтенанты Естен и Шеве, командовавших соответственно подводными лодками «U-106» и «U-105».

«U-106» вышла с базы 26 февраля и день за днем она двигалась на юг, проходя мимо множества ярко освещенных нейтральных судов с их национальными флагами, крупно нанесенных на их бортах. Это были главным образом испанские или португальские суда, и подводная лодка не обращала на них внимания. Однажды в полдень на горизонте показались ясные синие силуэты гор, и в эту ночь длинная серая тень лодки проскользнула в испанский порт и ошвартовалась у борта германского грузового судна, которое нашло убежище в этом порту, когда началась война.[52] Все было готово до мелочей. Лодка еще не успела подойти, а с борта судна уже свисали топливные шланги. Последовали произнесенные шепотом приветствия, звуки шагов по палубе, стук металла о металл. Шланги напружинились, наполнившись топливом. Вниз по вант-трапу на лодку проворно спустился осанистый человек в легком тропическом костюме и желтых ботинках. Это был агент германской судоходной компании, в заботы которого входило думать обо всем – свежих фруктах и овощах, свежем мясе, яйцах, хлебе. Теперь же за холодным пивом в жарком отсеке подводной лодки, где находилась кают-компания, он сумел передать и кое-какую полезную информацию.

К рассвету подводная лодка была уже снова далеко в море. Несколькими днями позже Естен заметил свое первое судно – лайнер с синей трубой, который зигзагами приближался к нему. С трудом ему удалось прочесть его название – «Мемнон». Он нанес по судну удар двумя торпедами, и оно за пятнадцать минут затонуло. За следующие несколько дней никто не попался на глаза. Теперь они были уже возле экватора, где в полдень ограждение рубки почти не отбрасывало тени. В день, когда они пересекали линию экватора, из люка боевой рубки на мостик

вылезла странная процессия, в которой были Нептун со свитой, прекрасная нереида Фетида. Правда, у нее были слишком волосатые ноги, но неровности тела были соблюдены. Все, как на мирном пассажирском лайнере.

Несколькими днями позже они неожиданно встретили конвой «SL-68», направлявшийся в Англию из Сьерра-Леоне. В порту этой колонии Фритауне и собирались конвои. Видя мачты судов, Естен определял свою местоположение, как вдруг свежий северо-восточный пассат принес над водой желтую пелену тончайшей пыли. Они чувствовали ее на своей коже, она хрустела на зубах, садилась на стекла очков, покрывала палубу и мостик. Пыль садилась на пушку, проникала через вентиляционную систему внутрь лодки. И еще она мешала атаке, отметил Естен в журнале. Через некоторое время он насчитал эскорт из четырех эсминцев, вспомогательного крейсера и линкора «Малайя». Последний был придан конвою, после того как предыдущий линкор был серьезно поврежден германским надводным кораблем во взаимодействии с подводными лодками.[53] Конвой шел курсом на запад, затем повернул на север, чтобы пройти к востоку от островов Зеленого Мыса. Эстен знал, что «U-105» находится не очень далеко к западу от этих островов, и поэтому послал краткую радиограмму и сигнал радиомаяка, чтобы навести ее на конвой, а сам продолжал «пасти» конвой как мог в условиях пыльного пассата.

Естену повезло, что у него оказалась прекрасная штурманская команда в лице капитанов 1 ранга Каменца из компании «Ллойд Лайн» и Вундерлиха из фирмы «Хапаг». Каменц входил в команду известного вспомогательного крейсера «Атлантис» и в прошлом доставил один из его призов в Японию. Вернулся в Германию он через Россию[54] и в соответствии с приказом должен был возвратиться на рейдер. Вундерлих был приписан штурманом на «U-106». Эти специалисты определяли местоположение корабля с точностью до булавочной головки. На «U-105» у Шеве штурманская часть тоже была поставлена отлично, так что несмотря на некоторые технические неполадки с радиосвязью между этими двумя подводными лодками, они были в состоянии не упустить конвой, передавая его от одного другому. Эта операция шла на протяжении 1 200 миль от островов Зеленого Мыса до Канарских и длилась восемь дней восемь дней и ночей. В самом начале этого пути они потопили голландца, попавшегося им по дороге. Временами обе лодки шли рядом и командиры обсуждали тактику ночной атаки, потом они расходились в тумане и вновь устремлялись за конвоем и его охранением в лице эсминцев и массивного линкора «Малайя».

Видимость была прескверной. Всякий раз, когда конвой

менял курс, суда исчезали из вида в течение нескольких секунд. Эсминцы неустанно совершали широкие обходные маневры на обоих флангах и то и дело неожиданно появлялись из тумана. Это была длинная игра в прятки, и шла она, пока наконец «U-106» не проникла в середину конвоя – в сумерках, когда силуэты судов четко вырисовывались в последних лучах заходящего солнца. Огромные цели перекрывали друг друга, так что залп четырех торпед поразил четыре цели, но не было времени на то, чтобы подтвердить потопления, потому что сразу подошли эсминцы, и вокруг начали рваться глубинные бомбы. Как только шум винтов эсминцев стал удаляться, Естен приказал загрузить запасные торпеды, но, когда он всплыл на поверхность, конвой исчез. Он немедленно бросился в погоню, но на полном ходу нос внезапно зарылся в воду и начал тащить лодку в глубину, и только быстрые действия спасли корабль, иначе он мог бы затонуть без посторонней помощи. Вскоре выяснилось, что в легком корпусе в районе емкости, в которую укладывается якорная цепь, появилась трещина и носовая балластная систерна подтравливала воздух. Вначале приходилось продувать систерну каждые двадцать минут, потом, по мере увеличения разрыва, каждые пятнадцать, а там и десять минут.

Ночь за ночью обе лодки не отставали от конвоя, командир которого производил самые немыслимые маневры, меняя курс более чем на 90 градусов на восток, потом на запад и даже на короткое время на юг, затем снова ложась на северный курс. Но все было напрасно, потому что оба волка продолжали пасти свое стадо. Если одна лодка была вынуждена нырнуть или задержаться – например, для загрузки запасных торпед, – то другая брала на себя лидерство в преследовании. Сначала «Малайя» отделялся по ночам от конвоя, поскольку в темноте ничем не мог помочь ему и даже превращался в такую же цель, как и грузовые суда, которые эскортировал линкор, но позже потери стали настолько велики, что линкор оставался с конвоем все время. Командир «U-106» видел линкор, перекрытый несколькими судами, производя последнюю атаку. Выпустив две последние торпеды, он слышал взрывы, но у него не было возможности увидеть, куда он попал, но последовал настоящий фейерверк. Линкор начал пускать осветительные снаряды изо всех своих пушек, больших и малых, которые озарили море от горизонта до горизонта, а в середине взорвал ракету, которая прочертила разноцветные полосы во все стороны. Это был сигнал конвою рассеяться – последнее средство предотвратить дальнейшие потери. Триумф двух волков был полным. Они потопили десять судов и повредили семь.[55]

Израсходовав все торпеды, они встретились еще раз к югу от

Канарских островов, а затем каждая лодка направилась своим путем. «U-106» направилась к судну снабжения «Нордмарк» (под командованием Грау), которое более чем полугода находилось в точке 31є западной долготы и 5є северной широты, пополнив за это запасы не меньше чем сорока пяти германским кораблям. Здесь капитан 1 ранга Каменц перешел на «Нордмарк» и стал ждать, когда подойдет рейдер «Атлантис», а «U-106» заправилась топливом и продовольствием, загрузилась торпедами. Эта лодка получила новые приказ – ждать у входа в гавань в Рио-де-Жанейро германский пароход «Лех» и сопроводить его через панамериканскую зону безопасности.

«U-106» возвратилась в Лорьян только в июне, проведя в море четыре месяца. Побитая и покореженная, изъеденная ржавчиной, обросшая морскими водорослями, она устало пришвартовалась рядом со старой плавучей базой «Изер». Только когда Естен стал докладывать адмиралу Деницу о походе, он узнал, что одна из его последних двух торпед попала в «Малайю». С пробоиной в носовой части линкор медленно дохромал в сопровождении двух эсминцев через Атлантический океан до Нью-Йорка, где встал на ремонт.[56]

Балансовый отчет о кампании в южных водах давал серьезные основания для удовлетворения. После первых патрулирований в том районе, проведенных подводными лодками «U-A» (капитан-лейтенант Кохаусц) и «U-65» (капитан-лейтенант фон Штокхаузен) в 1940 году, наступил перерыв, потому что подводные лодки в Северной Атлантике могли добиться больших результатов за меньшее время.

Однако отправка ряда больших подводных лодок к западноафриканскому побережью в феврале и марте 1941 года принесла хорошие дивиденды. Для перехода они уходили подальше на запад, затем шли на юг и оставались в акватории Фритауна в течение четырех-пяти недель и затем возвращались на базу. Лодки несли на борту четырнадцать торпед в прочном корпусе и шесть-восемь – в легком корпусе, в герметичных контейнерах, рассчитанных на высокое давление. К тому же выяснилось, что достигается большая экономия топлива, если крейсировать на скорости семь узлов, задавая правому дизелю средний вперед и используя правый электромотор как генератор постоянного тока для подзарядки аккумуляторных батарей, в то время как левый электромотор – использовать для малого или самого малого хода. Получая топливо, продовольствие и торпеды от кораблей снабжения, подводные лодки могли оставаться в море в течение времени, эквивалентного двум походам подряд, экономя при этом время и топливо примерно на 4 000 миль

перехода от базы до района назначения. Судами снабжения были «Шарлотте Шлиманн» и «Коррьентес», которые находились в районе Канарских островов.

Цифры потопленного тоннажа полностью оправдывали эти меры. «U-38» потопила восемь судов, «U-103», «U-105» и «U-124» – по двенадцать каждая, «U-106» – десять и «U-107» – четырнадцать судов. «U-69», 500-тонная лодка, заминировала подходы к Лагосу и Такоради, а также потопила шесть судов. В знак признания их заслуг капитан-лейтенанты Шютце и Либе получили дубовый листья, а лейтенанты Метцлер, Шеве, Естен, Хесслер, Винтер и Йохен Мор были награждены Рыцарским Крестом.

Прямым следствием этих атак в далеких водах оказались крупномасштабные поиски, проведенные англичанами. В результате были обнаружены и уничтожены пять германских надводных судов снабжения: «Бельхен», «Эгерланд», «Лотринген», «Эссо» и «Гедания».[57] Это было тяжелым ударом, и пришлось изобретать новые способы снабжения подводных лодок в море. Шли переговоры между германским адмиралтейством и французским правительством Виши относительно Дакара, но никто не мог знать, что решат французы, и Дениц подумал, что безопаснее ничего не ожидать от них.

Единственными судами снабжения, которыми можно было располагать в последующие несколько месяцев, были «Кота Пинанг» и «Питон», но, пока они не достигнут Южной Атлантики, подводные лодки будут полностью лишены возможности пополнять запасы топлива в море. К тому же неизвестно было, сколько просуществуют те два судна. Ликвидация пяти предшественников в далеко отстоящих друг от друга точках посреди Атлантического океана выглядела слишком убедительной, чтобы отбрасывать возможность того, что противник проник в тайны германских военно-морских шифров или имеется провал в системе безопасности. Ввиду этих проблем со снабжением адмирал решил пока что больше не посылать лодок в южные моря, и лейтенант Хардеген на «U-123», который был уже там, получил новый приказ.

Тем временем, поскольку число действующих лодок увеличилось, атаки на конвои в Северной Атлантике продолжались с неукротимой энергией. Между мартом и маем, согласно британским данным, противник потерял 142 судна общим водоизмещением 818 000 тонн в результате действий подводных лодок, а с добавлением потерь от авиации, надводных судом и мин они в целом составили 412 судов водоизмещением 1 700 000 тонн.

В это время Дениц осторожно применял тактику управляемой

волчьей стаи, которая началась в осени 1940 года. Он говорил: «Мы должны стоять на одном месте столько, сколько можем там собираться, маневрировать и драться в тех водах. Как только враг усиливает свои защитные порядки настолько, что мы уже не можем образовывать там стаи, нет никакого смысла находиться в тех водах».

Он держал при этом в уме несколько донесений о конвоях, сопровождаемых восемью или более эсминцами плюс постоянным воздушным эскортом, и сопровождаемых далеко на запад. Правда, несмотря на разброс маршрутов конвоев по всей Северной Атлантике, противник не мог избежать концентрации судов в некоторых узловых точках. Одна такая точка – Северный пролив – уже стала недоступной для атак подводных лодок, так как слишком сильно охранялась, но была другая – Ньюфаундленд, где защита была пока еще слабой.

В начале мая группа из пяти подводных лодок, уже находившихся на позициях к югу от Исландии, была переведена дальше на запад, где атаковала конвой и в течение растянутой по времени операции потопила девять и повредила три судна. На усиление группы были направлены еще две лодки, чтобы помочь им усилить возле мыса Фэруэлл (Фарвель) на юге Гренландии, и вся группа стала постепенно перемещаться на юго-запад, где была надежда не еще большее сосредоточение грузовых судов.

Группа обнаружила конвой «HX-126», прорвалась через его защитные порядки и снова потопила девять судов. Одним из командиров лодок в этой «западной группе» был «Парсифаль» Вольфарт. Это был его первый выход на «U-556». Он уже решил, что пришло время возвращаться на базу, когда заметил еще один конвой, и бросился атаковать его. Он поразил двумя торпедами танкер, и танкер загорелся, после чего конвой спешно изменил курс и все суда выбросили дымовые буи, чтобы прикрыть уход. В общем замешательстве одно судно вышло прямо на линию его торпедных аппаратов и было быстро потоплено. Без торпед и с минимумом топлива Вольфарт продолжил прерванное путешествие к дому.

В этот момент он, как и остальная часть группы, была лишь в нескольких сотнях миль от «Бисмарка», который только что прорвался на просторы Атлантического океана. У «Парсифаля» Вольфарта имелись особая привязанность к «Бисмарку», как мы увидим далее.

ГЛАВА 15
«Бисмарк» и германские подводные лодки *(май 1941 г.)*

21 мая 1941 года 40 000-тонный линкор «Бисмарк» и крейсер «Принц Ойген» («Принц Евгений») отправились в качестве рейдеров в Атлантику. Еще когда эти корабли были на переходе, их засекли с воздуха, и Великобритания бросила все имеющиеся силы на перехват и уничтожение кораблей. Линкоры «Шарнхорст» и «Гнайзенау» были уже в Бресте, хотя и пострадали от бомб. Если бы они могли выйти с «Бисмарком» и «Принцем Ойгеном», то у Германии оказалась бы в Атлантическом океане боевая эскадра из трех новейших линкоров и одного тяжелого крейсера. В таком случае вряд ли кто взялся бы сказать, что случилось бы с британскими конвоями, потому что даже могучему британскому флоту было бы трудно дать своим судам сопоставимые по силе эскорты.

Адмирал сэр Джон Тови, командующий британским Флотом метрополии, вполне отдавал себе отчет в опасности и послал все имевшиеся в его распоряжении крупные корабли вдогонку за «Бисмарком» и «Принцем Евгением». Утром 24 мая эскадра, составленная из кораблей «Худ» и «Принц Уэльсский» подошла к немецкой группе, после того как ее обнаружил «Саффолк». Произошел короткий обмен выстрелами, и между мачт «Худа» возник гигантский столб пламени, а через пару мгновений корабль разломился надвое, некоторое время его нос и корма торчали вертикально из воды в облаке черного дыма, а потом исчезли.

«Бисмарку», однако, не удалось остаться невредимым, широкая полоса нефти начала расползаться по его следу. Он продолжил путь в Атлантику, но спустя какое-то время изменил курс и пошел в Сен-Назер для ремонта, оставив «Принца Ойгена» действовать в Атлантике самостоятельно. В ходе дня адмирал Лютйенс, под флагом которого шел «Бисмарк», предложил выставить кордон из подводных лодок поперек его курса, чтобы на него попали его преследователи. Из шести лодок, которые заняли позиции приблизительно в 450 милях к западу от Сен-Назера, две не имели ни одной торпеды и очень немного топлива, но считалось, что само их присутствие может оказаться полезным.

Ни у британцев, ни у немцев не было ясности относительно реального положения дел. Адмирал Лютйенс не знал, что

«Саффолк» потерял радиолокационный контакт с «Бисмарком», и еще он не знал, что в течение некоторого времени британские корабли гнались в неправильном направлении под влиянием иллюзии, будто «Бисмарк» взял курс на Норвегию. Считая, что «Саффолк» все еще имеет радиолокационный контакт с его кораблем, Лютйенс не видел смысла в радиомолчании, и 25 мая направил детальную оперативную сводку. Британцы взяли радиопеленг, поняли свою ошибку и развернули корабли. Поступил приказ произвести воздушную разведку, и 26-го разведывательный самолет «каталина» сквозь дымку и низкую облачность обнаружил темные очертания пробивающегося сквозь шторм корабля «Бисмарк».

Адмирал Джон Тови понял, что ему нечего надеяться настигнуть немецкий корабль, если не убавить ему скорость хода. Свою последнюю надежду он связывал с гибралтарской эскадрой, состоявшей из линейного крейсера «Ринаун», авианосца «Арк Ройал» и крейсеров «Шеффилд» и «Дорсетшир», которым было приказано немедленно выйти курсом на север. Фактически достаточно было бы самолетов авианосца, которые атаковали бы «Бисмарк» торпедами и сбили бы ему скорость, и таким образом главные силы британского флота могли бы догнать «Бисмарк». Эти самолеты были последней картой в руках англичан.

Ветер с северо-запада усиливался, волна становилась все круче и выше. Погода мешала Вольфарту с его «U-556» занять указанную позицию. Вскоре ему доложили об обнаружении кораблей противника. Вольфарт сыграл срочное погружение и поднял перископ. И вовремя: «Ринаун» и «Арк Ройал» шли прямо на него, их огромные серые массы низко сидели в бушующем море. «Ринаун» порой зарывался носом в воду и затем поднимал в воздух каскады воды, стены брызг закрывали носовые орудийные башни, белое облако окутывало весь корабль. «Арк Ройал» несколько раз погружался в воду так, что казалось, будто вода заливает палубу авианосца. Вольфарт видел самолеты на палубе с включенными двигателями. Корабли были почти над ним, впереди и за кормой. Ему не надо было маневрировать. Все, что ему нужно было – это нажать пусковые кнопки носовых и кормовых торпедных аппаратов – но у него не было ни одной торпеды! Такой шанс больше никогда не выпадет – сразу линкор и авианосец на прямом курсе, и без эскорта эсминцев, и прямо перед торпедными аппаратами подводной лодки! Но перед пустыми! Этот факт решил судьбу «Бисмарка».

С горечью в сердце Вольфарт вглядывался в две огромные цели, переваливающиеся из стороны в сторону на гигантских волнах. Между «Бисмарком», самым большим и самым

современным линкором в мире, и небольшой 500-тонной «U-556» сложились особые отношения: «Бисмарк» стал "крестником" подводной лодки.

За много месяцев до этого «Бисмарк» проводил учения в Балтийском море, а Вольфарт со своей командой также отрабатывал учебные задачи на новой лодке. Как-то лодка проходила рядом с линкором и Вольфарт, обладавший своеобразным чувством юмора, дал на «Бисмарк» флажный семафор: «Лично от командира командиру. Отличный кажется у вас корабль». Командир «Бисмарка», похоже, не вполне оценил юмор, ибо тут же последовал довольно строгий и официальный ответ: «От командира командиру: сообщите имя командира». «Вот, попал! – подумал Вольфарт и ответил: – «От командира командиру. Попробуйте сами узнать» – и скомандовал срочное погружение.

Некоторое время спустя он составил великолепное свидетельство о своем «крестничестве», выраженное в соответствующих терминах дружественного восхищения, и по этому документу «U-556» брала на себя покровительство над старшим братом и обязывалась опекать его. Вооруженный этим документом, Вольфарт нанес официальный визит командиру «Бисмарка» Линдеманну. Эта дружба между двумя кораблями родилась под смех и шутки. Вольфарт, направляясь в свое первое патрулирование, проходя мимо «Бисмарка», просемафорил на линкор: «Лично от командира командиру. Если вы следуете за мной – не беспокойтесь. Я пригляжу, чтобы вам не нанесли вреда».

Но сейчас этого не случилось, и глядя, как корабли противника исчезают в сумраке, он понимал, что без торпед не сможет сдержать своего обещания. Как только противник вышел из поля зрения, Вольфарт всплыл и сразу сообщил: «Заметил противника, один линкор, один авианосец, курс 115˚, квадрат сетки координат BE 5382». Это означало 48˚ северной широты, 16˚20? западной долготы. Он пытался следовать за кораблями столько времени, сколько позволяло штормовое море. В девять часов вечера он перехватил радиограмму с «Бисмарка», находившегося в точке с координатами 47˚ северной широты, 14˚50? западной долготы и сообщавшего, что руль вышел из строя от попадания торпеды. Несколькими минутами позже вышло в эфир командование подводного флота: «Срочно. Всем лодкам с торпедами следовать к «Бисмарку» полным ходом». Но о каком «полном ходу» могла быть речь в такую ночь? После полуночи одна подводная лодка сообщила о контакте с кораблями противника, но тяжелые низкие облака и дождь скоро сделали

невидимыми вспышки орудийных выстрелов. В течение той ночи «Бисмарк» сдерживал огнем своих орудий атакующие эсминцы. В тот момент «Бисмарк» находился в 420 милях от Бреста – вне рабочего радиуса действий люфтваффе.

Приблизительно в 7 часов утра 27 мая адмирал Лютйенс обратился с просьбой, чтобы какая-нибудь подводная лодка забрала с «Бисмарка» вахтенный журнал, и подойти к «Бисмарку» было приказано Вольфарту. Но он не принял радиограмму с приказом, так как был вынужден находиться под водой из-за появления авиации противника. Когда же он все-таки через час принял приказ, было слишком поздно.

Последний бой «Бисмарка» начался в 8.47 утра, когда линкоры «Родни» и «Кинг Джордж V» открыли огонь по нему. «Бисмарк» третьим залпом накрыл позицию «Родни», но ни один снаряд не попал в цель. Через несколько минут к английским кораблям присоединился «Норфолк». «Бисмарк», легкая, почти неподвижная цель, оказался под сосредоточенным огнем трех кораблей. Сражаясь до конца, он был постепенно разорван на куски. Как только огонь со стороны «Бисмарка» стал ослабевать, «Дорсетшир» подошел к «Бисмарку» поближе, а «Родни»произвел торпедный залп, но торпеды прошли мимо. Приблизительно в десять часов «Бисмарк» прекратил огонь. Хотя он и оставался на плаву, но превратился в груду обломков. Он потерял мачты и трубу, надводная часть корпуса корабля была разрушена и превратилась в решето, безжизненно торчали во всех направлениях стволы орудий, тяжелый черный дым валил изнутри корабля.

Тогда «Родни» с близкого расстояния дал бортовой залп девятью орудиями, снаряды разрывались по несколько одновременно. «Родни» выпустил две последние торпеды, одна из которых попала. Но «Бисмарк» все еще держался на плаву. В 10.15 британский командующий вывел из боя линкор «Кинг Джордж V», потому что у него было на исходе топливо. При этом он приказал еще раз выпустить по «Бисмарк»у торпеды. «Дорсетшир» выстрелил из аппаратов обоих бортов, и наконец в 10.20 «Бисмарк» лег на борт и пошел на дно со все еще развевавшимся флагом. Сражение закончилось. Два офицера и более сотни других членов команды «Бисмарка» были подобраны британцами. Подводные лодки прочесывали район сражения в течение целых четырех дней, но нашли лишь трех человек на спасательном плоту.[58]

ГЛАВА 16
ПРОБЛЕМ ВСЕ БОЛЬШЕ
(весна 1941 г.)

«Бисмарк» потопили, но суда снабжения продолжали оставаться в Атлантическом океане и вовсю пополняли запасами «западную группу». То одна, то другая лодка пришвартовывались к танкерам и через длинные шланги заполняли свои топливные систерны. Клаус Корт на «U-93» был одним из командиров, кто заправлялся топливом таким образом. И вот в разгар этой работы с танкера поступил сигнал: «Вижу вражеский эсминец». В тот же самый момент послышались выстрелы. В один миг Корт отсоединил шланги и сразу погрузился. Через перископ он видел, как в танкер попадают снаряды, а команда спускает на воду шлюпки. Скоро односторонние боевые действия закончились. Корт не имел никаких шансов на контратаку: вражеский корабль разумно держался на безопасной дистанции и ушел, как только танкер затонул.

Корт всплыл и взял на борт 50 спасшихся – это при 43 членах собственной команды. Теснота возникла во всех отсеках. Стоять было негде, не то чтобы лечь. Корт пошел в сторону базы и по дороге наткнулся на конвой, но с сожалением принял решение не атаковать из-за переполненности лодки. Однако в Керневеле адмирал устроил ему нахлобучку.

– При чем тут спасенные?! Вас послали туда воевать! Самое трудное для нас – это обнаружить противника, а вы нашли его и дали ему уйти только потому, что у вас на борту спасенные. Вам надо было по крайней мере следовать за конвоем, пока его не возьмут на себя другие лодки…

– Не переживай, Клаус, – успокоил его дежурный офицер штаба, когда Корт вышел из кабинета адмирала. – Не так это плохо, как кажется. Вот подойди сюда. – И он повел за собой Корта в оперативный зал. – Посмотри сюда – это новая система нанесения на карту всех неприятельских военных кораблей и грузовых судов. – Он показал несколько региональных карт. – Информация из всех источников попадает сюда, – сказал он. – Радиограммы с лодок, данные авиаразведки, сообщения служб перехвата и агентуры, сообщения о погоде с тральщиков, все интересное из замеченного германскими и итальянскими подводными лодками, расшифрованные сообщения противника. Это также показывает, чт?, по нашему мнению, противник знает из радиограмм наших лодок или из результатов собственной

авиаразведки или от своей секретной агентуры. Все это необходимо, иначе мы не сможем находить противника. Сами вы найти его не можете – разве что случайно. А мы не можем ставить успех кампании в зависимость от случая.

Операция против «Бисмарка» показала, что противник располагает радиолокационной аппаратурой, сходной с германской. И хотя в июне и в июле германская авиация обнаруживала конвои и давала перекрестные пеленги для ориентировки подводных лодок, конвои в каждом случае ускользали, прежде чем подводные лодки приходили в сообщаемые точки. Неизвестно было, что это – случайность, опора на данные радиолокационных станций или противник пеленговал немецкие радиопередачи.

Германскому адмиралтейству теперь требовалось еще десять-двенадцать подводных лодок для атак на конвои Союзников, следовавшие в Россию, но Дениц протестовал против переброски лодок из Атлантики, он утверждал, что каждая тонна груза, уничтоженная в Атлантике, это в потенциале тонна, потерянная Россией. «Наша работа – топить суда быстрее, чем противник может возмещать потери, – не уставал повторять он, – и делать это там, где это легче. Раскалывать сейчас наши силы – значит уменьшить нашу возможность топить суда. Сейчас каждая лодка добивается меньшего, чем осенью 1940 года».

Другой головной болью стал спад в строительстве подводных лодок. Уменьшение выпуска с 25 лодок в месяц до 15 объясняли нехваткой меди, но Дениц не принимал таких объяснений, считая, что в Европе осталось много медной кровли или бронзовых статуй сомнительной художественной ценности.

Не удовлетворяло и время, которое тратилось на ремонт лодок: из каждых 100 дней лодка проводила 65 дней в доках и только 35 в море. Соотношение должно быть 40 к 60 или даже 50 на 50, а к тому времени не менее 800 рабочих доков были переброшены с лодок на реконструкцию топливных емкостей «Адмирала Хиппера». По ошибке одна из многочисленных памятных записок Деница вернулась к нему с показательным комментарием на полях: «Мы не хотим стать флотом подводных лодок». Это было квинтэссенцией отношения адмиралтейства к подводному флоту.

Несколько командиров подводных лодок сообщили, что даже грузовые суда имеют аппаратуру обнаружения подводных лодок. Одним из таких командиров был Эндрасс («U-46»), старший помощник Прина на «U-47» в Скапа-Флоу. С того времени он вырос в замечательного командира. Увидев как-то отличный крупный танкер, он в сумерках пошел на него, совершенно

уверенный, что подкрался незамеченным, но как только он подошел близко, тот стал делать короткие и резкие зигзаги. Как только Эндрасс выпустил торпеды, танкер развернулся прямо на него: стало очевидно, что танкер оборудован гидролокатором. Так они и кружили друг возле друга до утра, когда забарахлила муфта одного из дизелей и преследование пришлось прекратить. Механики четырнадцать часов бились над ремонтом.

Командиры подлодок были также озабочены низкой эффективностью торпед. Лейтенант Леманн-Вилленброк был одним из многих, кто жаловался на этот счет. На одно судно, говорил он, требуется четыре торпеды, а то еще и несколько выстрелов из пушки, чтобы потопить его. Необходимо было, по его словам, устанавливать бесконтактные вертушки, которые взрывали бы торпеды в тот момент, когда они находятся под самой целью, так достигался бы гораздо больший разрушительный эффект, чем при контактном взрыве.

Когда поиск целей в отдаленных западных водах оказался бесплодным, подводные лодки перебросили к востоку, так как командование сочло, что лучше нападать на конвои в более тяжелых условиях, чем вообще не видеть их в слабо защищенных районах. К тому же ближе к берегу были куда лучше перспективы взаимодействия с люфтваффе.

Занявший пост командующего люфтваффе района Атлантики подполковник Харлингхаузен хорошо понимал нужды подводников. Конвои, ходившие между Сьерра-Леоне и Великобританией, заходили так далеко на запад, что германские летчики могли их только засечь и наблюдать за ними несколько минут, а затем разворачиваться на обратный курс, чтобы хватило топлива долететь до базы. У них хватало времени только на то, чтобы отправить сигнал по радиомаяку. Даже если они успевали отправить более полное сообщение, их данные координат часто страдали неточностью, а сигналы радиомаяков были настолько короткими, что лодки не успевали как следует принять их.

Харлингхаузен предложил новую систему, при которой летчики, заметив конвой на максимуме дальности полета, давали сигнал по радиомаяку в свой штаб, а тот передавал координаты командованию подводников для их последующей передачи на лодки. Вся эта процедура требовала всего нескольких минут. После этого самолет должен был продолжать давать сигналы по радиомаяку, которые могли принимать лодки, а перед тем как бросить конвой, самолет также должен был сообщить свои последние координаты.

Эта система вскоре же оправдала себя. Подводные лодки могли «контактировать» с конвоем в течение восьми дней. Цифры

побед возросли.[59]

Другим источником головной боли в этот период стал учет потопленных кораблей: сообщения командиров подводных лодок стали менее достоверными, чем раньше. Действенность противолодочных эскортов вынуждала командиров наносить удары быстро и сразу уходить. У них не было времени на хронометраж хода торпед и на установление размеров пораженных целей через перископ. Офицеры штаба Деница, суммировавшие потери противника в своих секретных отчетах, стали замечать, что тоннаж гибралтарских конвоев, состоявших в основном из небольших судов, часто преувеличивался командирами атаковавших эти конвои подводных лодок.

Одна группа лодок дежурила в течение трех недель в водах к северо-западу от Ирландии и не увидела ни одной цели. В то же время отовсюду поступали сообщения о значительной активизации авиации противника. Как случилось, что британцы оказались способны неожиданно усилить патрулирование в Атлантике с воздуха? Какие выводы следовало сделать из того факта, что подводные лодки, приближавшиеся к конвою ночью, бывали сразу атакованы британскими эсминцами, специально приданными для этих целей?

Лодки, пытавшиеся атаковать Гибралтарские конвои например, обнаруживали, что воздушные и надводные эскорты значительно усилены. Противник сделал большой прогресс в технике создания помех для приближения лодок к конвоям. Днем внешняя защитная цепь мешала лодкам подойти к внутренней защитной цепи и определить общую конфигурацию конвоя, а ночью внешняя цепь присоединялась к внутренней, уплотняя защитный кордон вокруг грузовых судов.

Было очевидно, что главная угроза исходит от радиолокационных станций противника, и капитану 3 ранга Меккелю, начальнику связи в штабе подводного флота, предложили изыскать противоядие. Первым предложением Меккеля было покрывать корпуса лодок каким-либо материалом, поглощающим излучения радаров. Далее он предложил, что на лодках следует устанавливать устройство, которое могло бы регистрировать работу радиолокационных станций противника. Была возможность установить на лодках такой же радар, какой использовался на эсминцах и больших судах, но Меккель считал, что на лодках такая аппаратура будет иметь незначительный радиус действия из-за недостаточной высоты антенны. Когда его спросили, возможно ли, что и самолеты противника применяют радиолокацию для обнаружения лодок, он сказал, что это весьма маловероятно, поскольку радиолокационное оборудование

слишком тяжело для самолета. Он тогда попросил разрешения – и получил его – обсудить эти проблемы со специалистами адмиралтейства в Берлине.

ГЛАВА 17
Америка зашевелилась
(декабрь 1941 г.)

20 июня 1941 года, за два дня до того, как Германия вступила в войну с Россией, от лейтенанта Мютцельбурга с «U-203» пришло неожиданное сообщение: он заметил американский линкор «Техас» в блокадной зоне. Что это значило? Почему американский линкор оказался в районе, в который американцы запретили входить своим военным кораблям и гражданским судам? Что это – намеренная провокация? В течение суток на все лодки направили радиограмму: «По приказу фюрера, в течение ближайших недель следует избегать любых инцидентов с судами Соединенных Штатов. До новых уведомлений не совершать атак на линкоры, крейсеры и авианосцы, если точно не будет установлено, что они принадлежат противнику. Военные корабли, идущие ночью без огней, не обязательно вражеские…»

Этот приказ означал по существу запрет на все ночные атаки в блокадной зоне – как на корабли эскорта, так и на противолодочные группы и самостоятельные эсминцы, потому что ночью трудно отличить нейтрала от противника. Приказ оставался в силе, даже когда в июле президент Рузвельт приказал ВМС США атаковать все подводные лодки. Не был отменен приказ и в октябре, когда американский министр ВМФ Нокс недвусмысленно говорил на пресс-конференции относительно потопления немецких подводных лодок американскими кораблями.

4 сентября «U-652» (командир Фраатц) радировала, что в 180 милях к юго-западу от Рейкьявика его атаковали глубинными бомбами эсминцы США и что он в порядке самообороны выпустил по ним две торпеды. Этот инцидент получил название греерского. Гитлер одобрил действия командира на том основании, что самооборона позволительна, но прежний запрет оставался в силе.

20 сентября американский корабль из эскорта конвоя атаковал германскую подлодку к востоку от Гренландии, а несколькими днями спустя другая лодка заметила патрульный самолет с американскими опознавательными знаками. 18 октября американский эсминец «Кирней» атаковал германскую подводную лодку, 31 октября то же сделал эсминец «Рубен Джеймс». Так что не могло быть никаких сомнений, что нейтральные Соединенные Штаты осуществляли открытые враждебные действия в отношении германских подводных лодок, хотя война между

двумя государствами объявлена не была.

В Западную Атлантику, где охранение конвоев было послабее, направили сразу пять поисковых групп. Первый удар был нанесен в начале сентября, когда лодки первой волны у самых берегов Атлантики натолкнулись на конвой «SC-42». Несмотря на мощное прикрытие с воздуха и надводный эскорт лодки сразу пошли в атаку и за время операции, длившейся несколько дней, потопили не менее двадцати судов.[60] Несколько дней спустя другие лодки атаковали второй конвой – «SC-44» и за два дня потопили, по их сообщениям, семь судов (британцы подтвердили потерю четырех);[61] затем опустился туман и лодки потеряли конвой. В этих местах атмосферные помехи крайне затрудняли связь, так что в Керневеле, где с нетерпением дожидались сообщений, были получены радиоотчеты только с пяти лодок.

Вскоре после этих событий лодки второй волны обнаружили конвой «SC-48» и, несмотря на сильное противодействие эскорта, сумели потопить девять судов. Октябрь перешел в ноябрь, погода испортилась. Лодкам стало так же трудно атаковать, как и судам конвоя держаться вместе. В ноябре из-за погодных условий от одного конвоя отстало 26 из 43 судов. Но и количество потопленных судов пошло вниз. После потери 53 судов водоизмещением более 200 000 тонн в сентябре британское адмиралтейство насчитало только 32 потери в октябре, 13 – в ноябре и 25 – в декабре 1941 года.

И тут из штаба флота поступил приказ сосредоточить лодки у Гибралтара и в Средиземном море в связи с британским наступлением в Ливии. Дениц сразу понял, что сражение в Северной Атлантике откладывается до нового уведомления. Его первая попытка направить лодки в Средиземное море в ноябре 1939 года не удалась, а для повторения такой попытки у него не было достаточных средств.

В апреле, а затем и июне 1941 года Деницу удалось противостоять требованиям Гитлера направить лодки в Средиземное море, но, несмотря на его протесты, шесть лодок пришлось в сентябре предоставить в распоряжение группы «Юг» с базой на Саламине.[62] Шесть лодок – это не много. И тем не менее они представляли 25 процентов от числа тех. что действовали в Атлантическом океане в сентябре и октябре. И вот этот приказ о переброске еще шести лодок в Западное Средиземноморье, где местом базирования были выбраны Специя и Пола.[63] Все лодки предназначались для действий против Гибралтара.

Всего лишь за несколько недель до этого, а именно 8 ноября,

Дениц ездил в Берлин, чтобы изложить свои взгляды на ведение подводной войны. Еще раз он доказывал, что главное – это в минимальное время разрушить британскую судоходную систему, и твердо выступал против любых планов, которые подразумевают распыление сил подводного флота и снижение показателей уничтожения неприятельских судов. В частности он выступал против планов передачи шести лодок для сопровождения надводных кораблей, четырех – для разведывательных целей в северных водах, еще четырех – в арктических водах и уже упомянутых шести на Саламине. Такая политика, подчеркивал он, оставляла ему лишь 5-10 лодок в Атлантике – количество, явно неадекватное ситуации. Редер сочувственно кивал, пока его подчиненный развивал эту тему, а в конце заметил, что Деницу по его положению не дано оценить общую картину войны и что высшее руководство принимает во внимание многие другие факторы.

Приказ командования флота в декабре 1941 года о переброске лодок в Средиземное море означал, что на протяжении нескольких недель британцы будут вообще беспрепятственно ввозить запасы. Несмотря, а может быть по причине многочисленных рекомендаций, которые Дениц направлял в Берлин, его там явно считали человеком назойливым, готовым разнести весь флот на куски, если это поможет его подводным лодкам.

Это некоторым образом представляло собой резкий контраст с отношением к нему со стороны министра строительства Тодта. Целый год прошел, прежде чем Гитлер принял Деница в командном поезде на маленькой станции Крель к востоку от Парижа. На этой встрече Гитлер поставил вопрос о том, не лучше ли лодкам базироваться на западных базах, где они будут лучше защищены от ударов с воздуха. Он говорил, что его опыт Первой мировой войны, когда он видел подводные лодки в Остенде, привел его к выводу, что лодки надо защищать и в порту. Дениц с благодарностью принял это предложение, и через несколько дней в Керневель приехал Тодт и удивил Деница энергией, с которой тот взялся за работу. Ответственность за сооружение портовых сооружений лежала по-прежнему на адмиралтействе, но по соглашению с Деницем Тодт быстро составил план сооружения бункеров, – хотя в случае с Ла-Палис это означало перестройку половины порта. Три дня спустя было принято решение, и Деницу позвонил Дорш, один из помощников Тодта:

– Когда вы получите разрешение на начало строительных работ в Ла-Палис? У меня есть двадцать тысяч рабочих здесь, на берегу пролива, и все оборудование готово. Им нужно только

слово, чтобы приступить к работе.

Дениц улыбнулся, услышав это. Вот так надо делать дело, вот с такими людьми он любил иметь дело. После этого никто не смог бы убедить его, что для строительства подводной лодки нужен двадцать один месяц. Тодт строил бы их быстрее. Он, как американцы, знал цену времени.

Американцы… Это была растущая угроза с Запада.

ЧАСТЬ II
ЗОЛОТОЙ ВЕК
1941 – 1943

ГЛАВА 1
ОПАСНЫЕ ВСТРЕЧИ
(сентябрь – декабрь 1941 г.)

После перерыва на лето 1941 года некоторые из больших подводных лодок снова направились в Южную Атлантику. Среди них была «U-107» с командиром Хесслером, который к этому времени владел рекордом – 90 000 тонн за один выход. В сентябре он наткнулся на конвой из Сьерра-Леоне. Началось долгое преследование. Некоторые из коллег Хесслера находились в 1 200 милях от него, но сумели подойти к конвою, и вместе они потопили девять судов и повредили два. Затем в течение нескольких недель подряд в этих экваториальных водах ничего не произошло, и лодки перебросили на поиски конвоев к северу, к Азорским островам. На юге остались только Мертен на «U-68», Кляйншмидт на «U-111» и Мюллер на «U-67».

Этим трем лодкам было приказано встретиться, чтобы «U-111», которая возвращалась на базу, передала свои оставшиеся торпеды на «U-68» и заправилась топливом от «U-67». Для секретного рандеву[64] избрали залив Тарафал уединенного острова Санту-Антан из группы островов Зеленного Мыса.

Первой к рандеву подошла «U-68». Она медленно подползала к незнакомому берегу, когда с лодки увидели, как вдруг из-за деревьев появилась толпа солдат в форме цвета хаки. Они составили свое оружие и начали разбивать бивуак.

– Странно это, – сказал Мертен, – но им не должно быть дела до нас: Португалия ведь нейтральна.

Когда люди на берегу заметили подводную лодку, они пришли в возбуждение, но признаков враждебности не выказывали. Вскоре появилась еще одна лодка – «U-111». По приглашению Мертена Кляйншмидт перешел на борт «U-68», чтобы пообедать, а тем временем шла перегрузка торпед. Кляйншмидт чувствовал себя не в своей тарелке и не скрывал своего желания убраться из этих мест как можно скорее. Мертен подшучивал над Кляйншмидтом, но тем не менее дал своему боцману строго указание запретить кому бы то ни было переход с лодки на лодку. Среди обеда командиры услышали странные голоса и поспешили на мостик и увидели, что боцман пристально смотрит на гребную шлюпку, которую неловкие гребцы ведут обратно к берегу.

– Они хотели передать письмо, господин командир, – доложил боцман.

– Письмо?

– Да, господин командир, письмо. Там был какой-то парень, похожий на швейцара хорошего ресторана – в золоте, серебре, с кисточкой на головном уборе, – он что-то болтал, как обезьяна, хотел передать мне толстый желтый пакет, запечатанный, но я ему говорю «никс, никс», а когда он хотел перейти к нам на борт, я показал ему свою пушку, и он сразу смотался.

– М-м, жалко. Это письмо пригодилось бы мне для коллекции. Однако приказ есть приказ: никого не пускать на борт.

– Есть не пускать.

Кляйншмидт стал подгонять своих, и к вечеру торпеды перегрузили. Ему не хотелось оставаться здесь ни на мгновение дольше необходимого, потому что на следующий день ему предстояло рандеву с «U-67» на этом же месте и ему не хотелось засвечивать его. Но о его присутствии, конечно, сообщили, и он понимал, что, когда он снова выйдет в море, об этом донесут через несколько минут.

Загремела якорная цепь. «U-111» снялась с якоря и двинулась вперед, совершила широкий разворот по заливу и направилась в открытое море. «U-68» шла следом. С тропической быстротой наступила темнота, но, несмотря на легкую дымку, Мертен различал впереди темный контур рубки «U-111». Как только обе лодки вышли из бухты, на обеих услышали два взрыва за кормой. Торпеды! Они врезались в скалистый берег.

– Это в нас целились! – воскликнул в возбуждении старпом.

Мертен приказал дать полный вперед и начал делать зигзаги.

Ночные события этим не закончились. Вскоре после того как «U-68» и «U-111» ушли, пришел Мюллер на «U-67». Подходя к берегу, он заметил два патрульных корабля, малым ходом выходящие из бухты, что сразу насторожило его. Он стал думать, что делать, как вдруг еще один силуэт замаячил прямо по курсу – вражеская подводная лодка! Он сразу дал полный вперед с намерением протаранить противника – подлодку класса «Клайд». «U-67» застала своего противника врасплох и разломила его надвое. С мостика видели, как нос и корма торчат из воды по обоим бортам «U-67».[65] Удар причинил серьезный ущерб самой германской лодке. Заклинило крышки передних торпедных аппаратов, а их задние крышки дали течь. Мюллер сообщил об этом на базу и, отметив, что носовые торпедные аппараты использовать нельзя, сообщил, что возвращается на базу. Мертен перехватил этот сигнал и тут же запросил разрешения взять у Мюллера излишки топлива. После этого «U-67» пошла на базу, а «U-68» взяла курс на юг. Конечным пунктом был Кейптаун.

После нескольких дней плавания в условиях тропической жары с лодки прямо по курсу увидели землю. В полночь лодка была у входа в гавань острова Вознесения. Лодка бесшумно вошла в гавань. Видны были ярко освещенные казармы, доносились звуки танцевальной музыки. Лодка описала широкий круг по бухте, с нее видели улицы, причалы, краны, топливные емкости, склады – но ни одного судна. Разочарованный Мертен вышел из гавани и взял курс к острову Святой Елены. Он заходил туда несколько лет назад на учебном судне, и теперь в нем проснулись воспоминания того времени.

В акваторию Джеймстауна пришли в темноте и стали неслышно подбираться к порту. Здесь заметили больше орудий, чем на острове Вознесения. Лодку никто не заметил, она подходила ближе и ближе. Напряженно вглядываясь в темноту, с лодки заметили тяжело груженый танкер. Двинулись к танкеру – и внезапно оказались ближе к нему, чем ожидали. Мертен быстро скомандовал право на борт и обошел танкер. Казалось невероятным, что их все еще не заметили, и тем не менее со стороны береговой обороны не доносилось никакого шума. Снова лодка приблизилась к танкеру. Внезапно с палубы танкера донеслись голоса:

– Подводная лодка! Подводная лодка!

И в этот момент три торпеды вышли из торпедных аппаратов лодки, Раздались три мощных взрыва, в небо взметнулось пламя. Один за другим взрывались отсеки с топливом, в воздух летели обломки. Море вокруг горело, и Мертену пришлось полным ходом уходить от опасности. И тем не менее Джеймстаун не подавал признаков жизни. Лишь через семнадцать минут забегали огни первых прожекторов, еще через три минуты раздались первые выстрелы береговых орудий. Но к этому времени лодка была уже в открытом море и направлялась в сторону порта Уолфиш-Бей.[66]

Кляйншмидту со своей «U-111» не повезло. В 220 милях к юго-западу от Тенерифе его обнаружили и забросали глубинными бомбами с тральщика противолодочной обороны. Лодке пришлось всплыть, она оказалась среди града огня. Пока артиллеристы спешили к орудию, лодку расстреляли. Кляйншмидт и семь членов команды были убиты, остальным пришлось покинуть тонущий корабль. Тральщик «Леди Шерли» взял на борт и доставил в Гибралтар 44 человека.

* * *

В ноябре и декабре 1941 года к Кейптауну было переброшено несколько больших лодок. Среди них была «U-124» под командованием лейтенанта Йохена Мора и «U-129» под командованием лейтенанта Нико Клаузена, которые предварительно пополнили свои запасы от судна снабжения «Питон» – оно находилось в одном редко посещаемом судами районе к югу от Азорских островов. Несколькими днями спустя Бауэр на «U-126» проделал такую же процедуру – он заправлялся от вспомогательного крейсера «Атлантис» – знаменитого «корабля номер 16», которым командовал капитан 1 ранга Рогге. Пока лодка заливала топливо, Бауэр получил возможность принять горячую баню на борту «Атлантиса». Он был в бане, когда на «Атлантис» напал британский корабль, который потопил его огнем своих орудий.[67] «U-126» едва хватило времени отсоединить топливные шланги и погрузиться, прежде чем снаряды стали рваться вблизи корабля. Британский крейсер не стал рисковать и исчез за горизонтом, как только немецкий корабль затонул. С «U-126» срочно дали радиограмму в штаб, Мору и Клаузену было приказано на полном ходу подойти к месту нападения. По пути Мор потопил британский легкий крейсер «Данидин»,[68] а затем продолжил путь, чтобы спасти оставшихся в живых членов экипажа «Атлантиса». Они с Клаузеном прибыли в точку почти одновременно. Три лодки взяли на борт около сотни человек каждая, и взяли курс к «Питону». Это нелегкое путешествие длилось два дня, все спасенные перешли на борт «Питона».

Между 30 ноября и 4 декабря планировался подход к «Питону» нескольких подводных лодок. Среди них была и лодка Мертена, который потопил у Уолфиш-Бея два судна. Одновременно с ним подошла и «U-A» Эккерманна. Утром 1 декабря впередсмотрящие «Питона» доложили о дыме на горизонте, и через несколько минут стал различим большой британский крейсер, который на полном ходу шел к «Питону» с явным намерением уничтожить его. У «Питона» было мало шансов избежать нападения – если только одна из лодок не покалечила бы его. Мертен и Эккерманн отсоединили топливные шланги и пошли в атаку. Мертен погрузился первым, но как только он это сделал, его лодка камнем пошла носом вниз ко дну. Закончив только что принимать топливо, он не успел удифференцировать лодку с новым грузом. Пока он дифференцировался, вражеский корабль оказался вне его досягаемости, но продолжал идти к «Питону». Эккерманну повезло не больше: он выпустил три торпеды, и все прошли мимо. Судьба «Питона» была решена.[69]

Когда две лодки подошли к кучке спасательных шлюпок и плотов, создалась почти неразрешимая проблема, потому что к числу спасенных прибавилась и команда самого «Атлантиса». Спасение этих людей зависело от двух лодок, нескольких крупных шлюпок и маленькой моторной лодки. План, придуманный Мертеном и Рогге, состоял в том, чтобы разделить всех на три группы. Одна размещалась внутри двух лодок, другая – на плотах на верхних палубах, а третья оставалась в шлюпках, которые тянули бы обе лодки. Этот план наилучшим образом обеспечивал бы выживание людей в случае неожиданной атаки: нужно было бы отдать буксирные тросы, а плоты оставались бы на плаву после погружения лодок.

Потом был длинный-длинный переход. Начался он под палящим тропическим солнцем приблизительно тридцатой параллели южного полушария, а благополучно закончился в Западной Франции. 6 декабря две лодки встретили лодки Мора и Клаузена, и спасенных поделили между четырьмя лодками. В трехстах милях от стартовой точки они встретили четыре итальянские подводные лодки – «Торелли», «Финци», «Таццоли» и «Кальви», – каждая из которых тоже взяла часть людей. Скученность на лодках уменьшилась, и они теперь могли двигаться быстрее. Накануне Рождества 1941 года подводные лодки «U-68» и «U-A» наперегонки пришли в Сен-Назер, другие тоже благополучно дошли до баз к исходу года. Так закончилась величайшая спасательная операция этой войны, во время которой лодки прошли пять тысяч миль.[70]

Это был первый случай взаимодействия итальянских подводных лодок со своими германскими союзниками. После того как Италия вступила в войну, она предложила направить в Атлантику сорок лодок, и это предложение было с благодарностью принято, так как любые дополнительные силы в то время приветствовались. Первые три итальянские лодки прибыли в Бордо в сентябре 1940 года, и итальянские командиры стали выходить в море на германских лодках в качестве гостей своих немецких коллег, чтобы познакомиться с условиями Атлантики и методами работы немцев здесь. На переговорах Деница с его итальянским коллегой адмиралом Парона, имевших место в конце сентября, стороны договорились, что общее командование операциями будет находиться в руках немцев, в то время как итальянцы в рамках общей схемы будут действовать самостоятельно. Парона предложил молодого способного офицера – лейтенанта Сестини – в качестве офицера связи с германским командованием и попросил назначить опытного старшего офицера-подводника со знанием итальянского языка,

чтобы тот преподавал итальянцам германские методы ведения подводной войны. Парона с готовностью признал, что немцы знают гораздо больше итальянцев о такой войне. Дениц назначил для этой работы капитана 3 ранга Резинга.

– Ваша работа будет не из простых, – предупреждал он Резинга перед отъездом того в Бордо. – Вам требуются такт и понимание. Положение дел таково, что итальянцы должны учиться у нас, и их национальной гордости нелегко будет принять этот факт. Дайте им почувствовать, что они сами находят свои недостатки, а не вы доводите это до их понимания.

Хотя отношения между двумя командованиями развивались быстро и гладко, практическое взаимодействие в море не оправдало ожиданий, потому что система подготовки и квалификация подводников двух флотов оказались слишком несхожими. Неожиданные трудности возникли с радиосвязью. Расчет координат в море весьма не совпадал, и поэтому германские подлодки не могли найти конвои, о которых сообщали итальянцы. Таких неудач была целая серия.

В начале лета 1941 года, когда немцы стали постепенно получать новые лодки, итальянцам выделили отдельный район для операций, в котором они могли действовать вполне самостоятельно. Несмотря на все попытки взаимодействия, было очевидно, что бесполезно сводить вместе неравных партнеров. Тем не менее командиры итальянских подводных лодок сделали все что было в их силах, чтобы доказать свою полезность, и их усилия принесли известные плоды. За время с сентября 1940 года по июль 1943 года около 30 итальянских лодок потопили в общей сложности 105 идентифицированных судов общим водоизмещением 588 553 тонн и повредили еще 14 общим водоизмещением 151 000 тонн. Десять итальянских лодок в разное время вернулись в Средиземное море, а из остальных 22 лодок 16 погибли в Атлантике, 5 были захвачены немцами, когда Италия потерпела крах, и одна ушла в Дурбан и сдалась британцам. Наибольших успехов добились следующие итальянские подводные лодки:

«Да Винчи» – потопила 18 судов общим водоизмещением 125 633 тонны и повредила одно водоизмещением 7 167 тонн;

«Таццоли» – потопила 19 судов общим водоизмещением 93 397 тонн, повредила одно водоизмещением 5 222 тонны, а два судна в 10 000 тонн и одно в 5 000 тонн неподтверждены;

«Каппеллини» – потопила 6 судов общим

водоизмещением 31 653 тонны и повредила одно водоизмещением 5 231 тонна;

«Барбериго» – потопила 6 судов общим водоизмещением 34 464 тонны, повредила два судна общим водоизмещением 12 123 тонн и один эсминец – не подтверждено;

«Морозини», «Финци», «Кальви» и «Аркимеде» потопили каждая по пять судов.

Свой лучший поход лодка «Да Винчи» выполнила, когда ею командовал лейтенант Джанфранко Гаццана. Лодка погибла у мыса Финистерре в мае 1943 года, после того как Гаццана был награжден Рыцарским Крестом за свои 97 000 тонн. Такую же награду получил лейтенант Карло Феча ди Коссато с подводной лодки «Таццоли» за потопление одиннадцати судов.

ГЛАВА 2
ГИБРАЛТАРСКАЯ МЫШЕЛОВКА
(зима 1941 г.)

Необычайное сходство обстоятельств вокруг рандеву у Тарафала и гибели «Атлантиса» и «Питона» не осталось незамеченным в штабе подводного флота. Тарафал был изолированным островом, он никогда прежде не использовался подводными лодками. Ни одна из немецких лодок не выходила в эфир в районе острова, и каждая прибыла в район в обстановке строжайшей секретности. И все же они наткнулись там на британскую субмарину! А как британскому крейсеру удалось прибыть в нужную точку и в нужное время, чтобы уничтожить «Атлантис», когда шла перекачка топлива на «U-126»? Так же стоял вопрос и о нападении неделю спустя на «Питон».

Стали думать о возможности предательства, и не в первый раз: весной 1941 года из действий противника со всей очевидностью следовало, что он знал, где находятся подводные лодки в Атлантике. Были приняты меры, чтобы предельно сократить круг лиц, имеющих доступ к важнейшей информации. Позиции лодок больше не сообщали ни в «Группу Запад» командования в Париже, ни командованию авиагруппы по Атлантике, ни офицеру связи с итальянцами в Бордо. Был задействован новый шифр, который применялся только подводниками, и с сентября 1941 года все координаты лодок в радиограммах имели двойную шифровку в качестве дополнительной предосторожности против британских служб дешифровки.

Но тут произошел случай с «U-570», все детали которого не были известны немцам очень долго. Эта лодка всплыла милях в восьмидесяти к югу от Исландии, когда была обнаружена британским самолетом и тот стал пикировать на лодку и забрасывать ее бомбами. Командир лодки был в первом походе в своем новом качестве и, не совладав с нервами, начал размахивать своей белой рубашкой, показывая, что сдается. На следующий день – значит, лодка не потеряла свою мореходность – «U-570» была захвачена противником.[71] Неизвестно, была ли до этого уничтожена секретная документация корабля или лодку захватили вместе с ней. В последнем случае противник и мог получить доступ к жизненно важным шифрам, и это объясняет загадочные появления вражеских кораблей у Тарафала, а затем и в точках рандеву «Атлантиса» и «Питона».

Контр-адмирал Мертен, возглавлявший службу связи флота, проводил систематические проверки, которые, однако, не вскрыли каких-либо нарушений секретности в шифровальном деле и вообще никаких утечек информации такого рода. Тем временем, как стало известно, старпом «U-570» сбежал из лагеря военнопленных в Англии, пытался добраться до лодки и потопить ее у пирса, но был пойман, а вторая попытка стоила ему жизни.

Вторая и третья группа лодок, которые направили в Средиземное море, прорвались туда, но тяжелой ценой. Одна из четырех лодок второй группы была потоплена. Из 24 лодок третьей группы три были потоплены, а пять других вынуждены были вернуться на базу вследствие повреждений от самолетов. Несмотря на эти тяжелые потери, бездействие итальянского ВМФ вынуждало германское адмиралтейство вести дело к тому, чтобы еще шесть лодок были направлены в Средиземное море. В его намерения входило разместить десять лодок в Восточном Средиземноморье и по пятнадцать – по обеим сторонам Гибралтарского пролива. Это превосходило все возможности Деница, даже если бы он мобилизовал действующие лодки, базирующиеся в Бискайском заливе, и те, которые могли бы прийти с баз в Германии. Из личного опыта Первой мировой войны он знал об опасностях, которыми грозит пролив, и был настроен против этого рискованного предприятия. Затишье в военных действиях в Атлантическом океане позволяло британцам усилить противолодочную оборону в зоне пролива, и в Гибралтаре стало полно эсминцев, фрегатов, корветов и всякого другого сорта патрульных кораблей. Самолеты патрулировали днем и ночью и в ясную лунную ночь представляли собой серьезную опасность для подводных лодок. Поэтому у третьей группы было значительно меньше шансов прорваться в Средиземное море, чем у первых двух. Лодкам этой группы приходилось прорываться короткими бросками, придерживаясь береговой линии, всплывая только ночью, чтобы под покровом ночи развить максимальную скорость, а остальную часть пути пробираясь в подводном положении до тех пор, пока не выйдут из опасной зоны, полной патрульных кораблей и самолетов. Емкости аккумуляторных батарей не хватало для прохождения всей опасной зоны в подводном положении.

Гибралтар являлся своеобразной мышеловкой. Лодке, пытавшейся вернуться из Средиземного моря на свою базу в Атлантике, приходилось бороться с сильным встречным течением. Так что, попав в Средиземное море, приходилось оставаться там.

Но действия подводных лодок в Средиземноморье были не

безрезультатными. 13 ноября 1941 года Гуггенбергер на «U-81» и Решке[72] на «U-205» обнаружили Гибралтарскую эскадру, состоявшую из авианосца «Арк Ройал», еще одного авианосца, линкора «Малайя», крейсеров и эсминцев. Гуггенбергер потопил «Арк Ройал»,[73] один из новейших британских авианосцев, который мог нести на себе 70 самолетов. Линкор «Малайя» вернулся в Гибралтар сильно поврежденным.

Атакуя в сумерках, командирам подводных лодок приходилось состязаться в скорости с наступающей темнотой. Если они держались на слишком большой дистанции, они могли потерять конвой из вида, но если они подходили слишком близко, то могли быть обнаружены с воздуха или кораблями ближнего кольца охранения.

Один из наиболее опытных командиров, лейтенант Зурен, сделал важное открытие. Во время атаки одного конвоя, длившейся два дня, его обнаруживали в темноте и не менее четырех раз он вынужден был спасаться бегством. Это навело его на мысль, что британские эсминцы располагают сходной радиолокационной аппаратурой, какая стоит на крупных немецких кораблях, но он также обнаружил, что у их аппаратуры есть мертвая зона в радиусе менее двух тысяч метров. Он описал, как, намеренно держась в 1 200 метрах со стороны эсминца, шедшего впереди конвоя, он довольно долго оставался незамеченным, этого времени ему хватило, чтобы выпустить несколько торпед подряд. Он придерживался этой тактики, пока дефект одной из торпед не заставил ее сбиться с курса и поразить эсминец, который затонул.

Эти новые и неприятные события произошли в трудное время. Прошла лишь неделя, как Берлин отверг предложение Деница уменьшить число лодок возле Гибралтара, где несколько лодок погибли без достаточной за то компенсации в виде урона противнику. Правда, в Средиземноморье командир «U-331» фон Тизенхаузен потопил линкор «Бархем»,[74] но это произошло не у Гибралтара.

В один прекрасный день пришло сообщение о формировании в Гибралтаре нового конвоя с необычно сильным эскортом. Первые сообщения от заметивших это лодок показывали, что конвой состоит из 32 судов и 18 кораблей эскорта. 18 – такого еще не было. На второй день после выхода конвоя «фокке-вульфы» засекли в составе эскорта авианосец. И это было ново.

На третий день самолет противника обнаружил Баумана («U-131»), в двадцати милях впереди конвоя, и лодку атаковали пять кораблей эскорта. Они вынудили лодку всплыть, лодка успела сбить один самолет, но град снарядов буквально

изрешетил лодку, и она пошла на дно. На четвертый день лодку «U-434», которой командовал Хайда, постигла та же участь. Идя за конвоем, он был обнаружен двумя эсминцами и потоплен после часового преследования.

Когда наступила ночь, подошли для атаки остальные лодки. Генгельбах на «U-574» увидел эсминец и выпустил по нему торпеду. Он поразил эсминец, но тут же лодку заметил другой эсминец, «Сторк», который пошел на таран и открыл огонь. Генгельбах увернулся и ушел внутрь циркуляции, совершаемой «Сторком», но через десять минут охоты эсминец сбросил на лодку десять глубинных бомб и прикончил ее. Вскоре после этого одно грузовое судно было торпедировано – единственное грузовое судно за четыре дня атаки! На пятый день подводники сбили два «Фокке-Вульфа-200». Ночью лейтенант Бигалк потопил авианосец эскорта «Одэсити» («Дерзость»)[75] – переделанное грузовое судно, а также еще одно грузовое судно. Но в процессе продвижения конвоя на север гром разрывов глубинных бомб не прекращался, и погиб один из лучших и опытнейших командиров Эндрасс, «U-567, который был награжден дубовыми листьями к „Железному Кресту“. После девяти дней жестокого сражения оставшиеся три лодки 23 декабря вышли из боя, когда из Англии подошло подкрепление в виде новых эсминцев.

Удрученный Дениц подсчитал цену атаки – пять лодок, включая лодку под командованием Эндрасса. Это была самая высокая цена за одну операцию против конвоя. Сколько же он предупреждал адмиралтейство в Берлине насчет этой опасности! 30 декабря 1941 года адмиралтейство одобрило срочное предложение Деница вывести лодки из района Гибралтара.

ГЛАВА 3
Война с Америкой
(декабрь 1941 – июнь 1942 гг.)

Нападение Японии на Перл-Харбор явилось полной неожиданностью для германского адмиралтейства. Не меньшим сюрпризом оказалось оно и для командующего подводным флотом в Керневеле. Всего за несколько дней до этого Годт, вернувшийся из Берлина, сообщил Деницу о том, что он узнал в военно-морском штабе. Несмотря на явную очевидность всеобъемлющей помощи Британии со стороны Соединенных Штатов, верховное командование придерживалось политики, в соответствии с которой США считались на сто процентов нейтральной страной. И ничего не следовало делать – менее всего со стороны подводного флота, – что могло бы усилить напряженность между Соединенными Штатами и Германией.

И вот настал Перл-Харбор. Дениц понимал, что начало войны на Тихом океане скоро аукнется и в подводной войне в Атлантике. Хотя задача лодок состояла в том, чтобы топить неприятельские грузовые суда, центр приложения сип оказался сдвинут. Раньше задачей было уморить Англию голодом, а теперь – топить скорее, чем Союзники будут успевать строить новые суда. Для достижения этой цели нужно было существенно поднять показатели потопленного тоннажа по сравнению с 1941 годом, когда они равнялись в среднем 250 000 в месяц.

В первом полугодии 1941 года в море находилось в среднем 18 лодок, а во втором – 33. Командование могло рассчитывать на ежемесячное пополнение в 1942 году в количестве двадцати лодок. Если потери останутся такими же, то шансы обнаружения целей при растущей численности лодок существенно повышались. Отсутствие опыта у эскортов в дотоле нетронутых водах Западной Атлантики должно было пойти на пользу Германии, особенно в узловых точках маршрутов.

У Деница оставалась все та же проблема: как наиболее выгодно использовать лодки, как вскрыть слабые места противника, чтобы нанести ему максимальный урон с минимальным риском для собственных сил. Очевидным местом для начала кампании виделись прибрежные зоны Америки. Уверенности в этом мнении прибавлял тот факт, что с марта 1942 года Дениц собирался получать первые подводные танкеры, благодаря которым даже лодки-малютки смогут действовать в дальних водах.

Командиры получили новые боевые приказы. Им следовало совершить одновременные внезапные рейды в районе нескольких американских портов и атаковать цели только более 10 000 тонн. Было приказано не приступать к операции, пока командиры не получат кодовое слово «Paukenschlag».[76] Командирам было указано загрузиться всем необходимым для обеспечения жизнедеятельности во всех климатах, в частности тропической и теплой одеждой, так как их полем деятельности могла стать любая точка от крайнего севера до крайнего юга североамериканского континента.

Лодки вышли в море в скверную зимнюю погоду. Пересекая Атлантический океан, они принимали множество сигналов от судов, терпящих бедствие в условиях шторма, но лодки игнорировали эти сигналы во имя большой цели, стоявшей впереди. Наконец пришла радиограмма: «Paukenschlag» состоится 13 января.

12 января Хардеген на «U-123» находился недалеко от назначенного ему района под Нью-Йорком, когда показался дымок. «U-123» на полном ходу направилась навстречу своей жертве, мачты, труба и надстройки которой постепенно все яснее вырисовывались на фоне неба.

– Отличное большое судно, – заметил старпом. – Такое, пожалуй, нельзя упускать.

Хардеген заколебался: «Paukenschlag» назначен на 13-е, надо ждать до завтра, но десятитысячник… Если бы можно было потопить его незаметно, чтобы новость об этом не успела разойтись к следующему дню. Что бы сделал на его месте адмирал? Он, скорее всего, провел бы атаку. Это соображение все и решило.

После удара в машинное отделение британское грузовое судно «Циклоп» водоизмещением 9 076 тонн застопорило ход, орудийный расчет бросился к боевому посту, несомненно, заработала и радиосвязь, но после второй торпеды нос поднялся и судно вертикально ушло на дно.

К восходу новой луны «U-123» прибыла на свою позицию под Нью-Йорком. Ждать пришлось не долго: услышали шум приближающегося теплохода. «U-123» развернулась на цель, и через несколько секунд произвела залп. В небо взметнулись огонь и дым. Радист подводной лодки доложил: из сигнала бедствия судна следует, что это танкер «Норнесс» и что на нем создалось впечатление, что они наскочили на мину.

– Мину! – презрительно сказал Хардеген. – Никто, видно, не ожидает здесь немецких подводных лодок.

Он подождал немного, но танкер не думал тонуть. Хардеген

произвел еще один выстрел, на сей раз танкер стал быстро погружаться, но нос, метра три, продолжал оставаться над водой. Стало очевидно, что корма лежит на дне: в этом месте было мелко.

«Paukenschlag» начался.

На следующий день «U-123» перехватила передачу американского радио, где говорилось о «разрушенном неизвестном танкере». Неизвестный танкер? Это значит, что спасшиеся еще не добрались до берега и американцы не знают о присутствии подводной лодки. Хардеген приказал, чтобы все время прослушивались радиопередачи, включая на волне 600 метров, потому что это было лучшим источником информации.

Через сутки лодка перехватила еще один танкер водоизмещением 10 000 тонн, идущий от берега. После того как торпеды попали в цель, небо заволокло дымом.

На следующий день из передачи на немецком языке из Буэнос-Айреса на лодке узнали, что с танкера «Норнесс»[77] спасено 38 человек, а еще через день они услышали сообщение о втором танкере. Все, секрет выплыл наружу.

Американцы зашевелились. Вдоль берега туда и сюда стали сновать эсминцы, в небе появилось множество самолетов, но лодка спокойно лежала на грунте и лишь по ночам всплывала.

После того как лодка потопила третье судно, она поменяла позицию, перейдя южнее, к мысу Хаттерас. Это было весьма подходящее для нее место, море здесь буквально кишело судами. «U-123» осторожно прокралась вдоль береговой линии и заняла позицию в районе, где в последующие четыре месяца около четырех сотен самых разных судов станут жертвами германских подводных лодок.

Первой целью «U-123» на новой позиции стало судно в 4 000 тонн, тяжело груженое. Оно попало в поле зрения, так как было ярко освещено. Первая торпеда прошла мимо. Хардеген с руганью стал маневрировать для нового выстрела, но тут, проходя мимо светового буя, увидел еще три судна. Хардеген решил их пока не трогать и остановился на прежней цели. Атаковал он с дистанции 400 метров, и через тридцать секунд торпеда взорвалась прямо под трубой судна. Корма затонула и достала дно, а нос продолжал торчать. Хардеген обогнул судно и бросился за другими судами. Он снова вышел на позицию и выстрелил, и снова столб пламени поднялся вверх после попадания торпед. У Хардегена оставались только две торпеды. Он решил вернуться к плавучему маяку и там почти сразу увидел пять судов в кильватерном строю, ярко освещенных. Пять судов – и только две торпеды. Был один выход – атаковать пушкой. Он вызвал своего

офицера-артиллериста фон Шретера, который скептически выслушал командира.

– Атаковать, пристроившись с кормы? – с сомнением произнес офицер. – Невозможно. Они же заметят нас, не успеем мы сделать и выстрела, а потом нам достанется.

– Ерунда! Во-первых, у них, скорее всего, нет должного наблюдения, и, во-вторых, они представления не имеют, как выглядит рубка подводной лодки. Пушки – это не по моей части, но у меня предчувствие, что это сработает… По местам стоять к артиллерийской атаке! – крикнул командир вниз через люк.

– Хардеген повернулся к фон Шретеру. – Чем наглее будем, тем больше наш блеф имеет шансы на успех. Если мы попадем первыми же выстрелами, противник потеряет голову. Надо использовать эти первые мгновения замешательства.

Затем, перегнувшись через поручни мостика, он крикнул артиллеристам:

– Крепче держитесь на палубе!

Орудийный расчет, на который летели брызги разбивающихся о борт волн, был мрачен и сосредоточен.

– Дистанция двести метров… оба средний вперед… десятью выстрелами… огонь!

Над палубой мелькнуло пламя бездымного пороха, послышались взрывы снарядов, попавших в цель. Вначале на палубе танкера появился неуверенный огонек, который быстро перерос в огромный пожар, потом последовали взрывы емкостей с горючим.

Тем временем командиру доложили, что остальные суда погрузились во тьму и отворачивают с курса. Артиллеристы прекратили стрельбу, лодка бросилась в погоню за шеститысячником. Когда лодка набрала полный ход, вдруг из-за поломки водяного насоса охлаждения заглох левый дизель. Хотя правый работал вовсю, цель уходила. Близился рассвет, и Хардегену следовало решать, как распорядиться оставшимися двумя торпедами.

Горящий танкер давно остался за кормой, но вдруг на лодке услышали работу его радиостанции: «На танкере "Мелэй" пожар после обстрела подводной лодкой, Просим информировать ближайшее военно-морское командование. Огонь под контролем. Иду к Норфолку. «Мелэй» – восемь тысяч двести семь тонн», – сообщал радист.

– Господи, не думал, что он такой большой, – воскликнул Хардеген. – Надо отдать ему наши последние две торпеды. Шеф, когда вы поправите этот дизель?

– Не могу сказать, господин командир, – ответил механик.

«U-123» заковыляла дальше на одном дизеле. Везение не оставляло лодку: внезапно в темноте выросли надстройки. Командиру только пришлось немного развернуться и произвести торпедный выстрел. Торпеда попала по центру, и судно развалилось надвое, затонув на десятиметровой глубине. Нос и корма торчали из воды, мачты склонились одна к другой. Из сигнала бедствия, поданного судном, узнали его название и то, что это пятитысячник.

– Передайте командиру, – сказал радист, который вел статистику побед, – что «U-123» набрала теперь более двухсот тысяч тонн.

«Сто тысяч, – под моей командой», – подумал Хардеген, вглядываясь в темноту в поисках танкера «Мелэй». Наконец он увидел танкер, но и танкер заметил его и отвернул к берегу, но там глубина быстро уменьшалась, и танкеру пришлось изменить курс. Как только он это сделал, Хардеген выстрелил и попал точно в машинное отделение. Танкер быстро затонул.[78]

Внутри лодки услышали долгожданный приказ:

– Право на борт, курс домой!

* * *

Оперативная зона вдоль берегов Соединенных Штатов была вскоре расширена. Операция «Paukenschlag» проводилась в акватории от залива Святого Лаврентия до мыса Хаттерас, а следующая группа больших лодок распространила свои действия до Тринидада и Арубы, средним же лодкам была предоставлена свобода действия в самом заливе Святого Лаврентия. В штабе поняли, что эти средние лодки имеют больший радиус действия, чем считалось раньше. При том, как они использовались до этого, они не могли продемонстрировать, насколько экономичными являются на больших переходах. К началу марта 1942 года эти сравнительно небольшие лодки действовали под Нью-Йорком, а через две недели – за мысом Хаттерас.

Пока не было никаких свидетельств, что Соединенные Штаты перешли на условия военного времени. После двух месяцев войны их суда плавали без охранения. Капитаны судов останавливались возле торпедированных судов и общались с ними по мегафону. Если по судну попадала торпеда, но оно оставалось на плаву и способным продолжать движение, капитаны никогда не варьировали скорость хода и никогда не делали противолодочные зигзаги, что помешало бы лодкам нанести завершающий удар.

И у них не было никакого представления об обеспечении

безопасности. Они болтали о чем угодно на волне 600 метров. Мало того, радиостанции береговой обороны передавали в эфир постоянные информационные программы, сообщая при этом подробности о спасательных работах, о том, какие районы патрулируются самолетами и где будут находиться корабли противолодочной обороны. Подводные лодки настраивались на эту волну еще в середине Атлантике. Эта информация оказывала им огромную помощь в их операциях, с ее помощью они определяли местоположение судов, получали довольно ясную картину движения на море и даже высчитывать соотношение между танкерами и обычными торговыми судами и, соответственно, вероятность выйти на то или иное судно.

В течение нескольких недель американцы полагались в противолодочной обороне на несколько слабо вооруженных патрульных кораблей, командам которых не хватало как уверенности в собственных силах, так и опыта. В результате несколько немецких подводных лодок, застигнутых врасплох на поверхности, сумели уйти, потому что противник быстро прекращал преследование.

Эсминцы, патрулировавшие вдоль судоходных маршрутов, ходили туда и обратно с точностью часового механизма, и на лодках могли по ним проверять часы. Поэтому в американских водах в 1942 году немецкие командиры подводных лодок чувствовали себя смелее, чем у британских берегов в 1939 году. Они даже атаковали суда из орудий в виду берегов. Никогда до или после орудия подводных лодок не играли такой большой роли в их операциях, как в это время.

Хотя в это время в воздухе была куда большая активность, чем на море, особенно под Галифаксом, Нью-Йорком и у мыса Хаттерас, самолеты не досаждали лодкам, потому что экипажам не хватало опыта своих британских коллег, которые делали весьма трудной жизнь подводников в Восточной Атлантике.

Однако успешному ведению этой кампании помешал удар с той стороны, откуда он совершенно не ожидался. Дениц как раз собирался направить в этот район две группы новых лодок, поступивших с баз подготовки в Атлантике, и тут из адмиралтейства поступило сообщение о том, что в опасности Норвегия. Сам фюрер был крайне обеспокоен возможной высадкой Союзников в Норвегии, которую он рассматривал в качестве «решающего района всей войны». Он приказал усилить оборону этого скверного бастиона надводными кораблями и подводными лодками и даже потребовал, чтобы все подводные лодки были сосредоточены в акватории Норвегии – они должны были осуществлять разведывательные в связи с возможностью

вражеского вторжения. Чтение разведывательной информации убедило фюрера в том, что противник располагает достаточным количеством судов для высадки десанта, и военно-морское командование согласилось с ним.

Дениц был вне себя от этого приказа, который находился в полном противоречии с его концепцией. Но, к счастью для него, поступление на этот момент первых сообщений об успехах подводников в американских водах привело к тому, что исполнение директивы фюрера от 22 января было отложено. В принципе требование о переводе подводных лодок в норвежские воды продолжало оставаться в силе, и в начале февраля адмиралтейство приказало осуществить следующую диспозицию: восемь лодок должны нести вахту в районе Исландии, Фарерских островов и Шотландии, шесть – в южных водах и по две – у Нарвика или Тромсе, у Тронхейма и Бергена.

Итого требовалось двадцать лодок, так что для Атлантики мало что оставалось. Несмотря на все протесты Деница, ему пришлось подчиниться, но, как он и ожидал, результаты оказались бледными до крайности. Из-за неожиданного снижения числа лодок, поступивших с баз подготовки в конце февраля, ему пришлось перебросить на север с баз в Бискайском заливе шесть лодок, включая лодки «U-701» Дегена, «U-553» Турманна, «U-753» фон Манштайна и «U-569» Хинша. Это были опытные командиры, которые весьма пригодились бы в американской кампании. А чего они добились на севере? Одно маленькое грузовое судно и три патрульных корабля на всех в районе Сейдисфьорда.

Берлин придерживался позиции, что подводные лодки могут оказать материальную поддержку наземной кампании Германии, только атакуя полярные конвои Союзников, направлявшиеся в Архангельск и Мурманск, и приказал, чтобы четыре лодки, действовавшие на тот момент у Гебридских островов, были переданы на эти цели и поставлены под командование адмирала, отвечающего за операции в северных водах. Дениц ответил, что те лодки непригодны для выполнения такой задачи, и тогда адмиралтейство решило просто подождать, пока с баз подготовки придут новые и соответствующе оборудованные лодки. В конце марта двадцать лодок в северных водах вышли из-под командования Деница.

Адмирал продолжал доказывать свою точку зрения: главная задача подводных лодок – топить суда быстрее, чем Союзники могут их строить. Наибольшая часть судостроения, подчеркивал он, приходится теперь на Соединенные Штаты, поэтому атаки должны быть сосредоточены против них и, в частности, против

американских линий снабжения Союзников топливом. Каждое судно, потопленное в американских водах, означало бы, что одним судном грузов станет меньше в России, как и в Англии, а также усилит оборонительные возможности Германии во Франции и в Норвегии.

Активность подводных лодок у американских берегов обеспечивалась теми силами, которые были доступны. Только в двух случаях подводные лодки обнаруживали конвои. В конце января они вышли на быстрый конвой и потопили британский эсминец «Белмонт», а в конце февраля они обнаружили конвой «ONS-67».

И тут впервые пришла новость об использовании противоторпедных сетей. Заметили, что в одном из конвоев ими были оснащены два танкера, а одна из лодок сообщила, что на Ньюфаундлендской банке заметила странного вида судно, похожее на кабелеукладчик, торпедный удар по которому не возымел никакого эффекта. Только после войны стало известно, что британцы оснастили сетями около семисот судов, из которых пятнадцать было спасено после торпедных атак, включая транспорт с войсками. Этот транспорт, сам того не ведая, тащил за собой неразорвавшуюся торпеду в течение полутора суток до самого порта, где она и была обнаружена.

Мнения в германском адмиралтействе стали меняться, когда там постепенно поняли важность нанесения максимального ущерба каналу американских топливных поставок. Пришел приказ от самого гросс-адмирала Редера: новая кампания по противодействию топливным поставкам начнется не с борьбы с танкерами, а с разрушения прибрежных нефтеперегонных предприятий артогнем с моря.

Хартенштайн на «U-156» пошел первым на операцию по уничтожению нефтехранилищ на острове Аруба, но несчастный случай помешал операции, едва она началась. Преждевременный взрыв снаряда ранил двух моряков и повредил ствол пушки. После нескольких часов напряженной работа удалось исправить пушку, отпилив поврежденную часть ствола, но тем временем на Арубе подняли тревогу, и операцию пришлось отложить, хотя позже Хартенштайн потопил два судна из пушки с отпиленным стволом.

Подводную лодку «U-161» направили в Порт-оф-Спейн, Тринидад. Ахиллес, командир лодки, хорошо знал те места по мирным временам и использовал свои знания, чтобы проникнуть в гавань, где в темное время суток потопил танкер и грузовое судно, а затем благополучно ушел. Он повторил этот опыт неделей позже в Порт-Кастрис на острове Сент-Люсия. Пока он

зарабатывал себе прозвище «Тринидадский бурильщик», его товарищи наносили удары по танкерам, перевозившим нефть от скважин к нефтехранилищам.

В то же самое время – шла третья неделя февраля – командир «U-504» Поске открыл сезон у входа в порты Флориды – таких как Чарлстон, Саванна, Джэксонвилл, Джупитер и на шикарных курортах – Палм-Бич и Майами. В тех местах подводных лодок еще не видели. Морские пути были забиты судами, как и в мирное время, побережье сияло огнями. Вот следующий краткий отчет из вахтенного журнала Поске:

> 21.20. Прибыл в заданный район. Дал залп двумя торпедами по груженому танкеру, идущему на юг. Попадание в нос и корму. Затонул кормой. Следующим вечером преследовал грузовое судно, но потерял его из-за дождя и шквального ветра. Полчаса спустя в ночной атаке потопил четырехмачтовое судно. Судно опрокинулось. Направился на юг, к Джупитеру. Атаковал большой танкер. Сильный взрыв, судно сразу охватило пламя. Перевозило 12 000 тонн горючего. В ясную ночь услышал характерный шум эсминца; увидел противника и погрузился. Был атакован глубинными бомбами, преследование длилось три часа, но, хотя противник проходил несколько раз над головой, он больше не атаковал и в конце концов ушел. Несколько позже произвел атаку с подводного положения на нефтеналивной танкер в 7 000 тонн. Танкер взорвался. Тремя днями позже атаковал норвежское судно, но все три торпеды прошли мимо. Серьезные повреждения палубы от сильного шторма, препятствующего нашим боевым действиям. Взял курс на базу малым ходом. Потопил судно, шедшее в Бомбей, везло на палубе легковые автомобили. Судно разбито вдребезги…

С возвращением из района Наветренных островов «U-126» Бауэра в Карибском море наступило временное затишье. Все лодки израсходовали свои запасы торпед одновременно, а на их место направить было некого. Так было до тех пор, пока не в апреле не вступили в строй подводные танкеры, которые прозвали «дойными коровами». После этого представилось возможным держать в добычливом Карибском море районе постоянный контингент.

По расчетам, в 1942 году должно было поступать ежемесячно по двадцать лодок, но суровая зима и замерзание Балтийского моря задержали поступление сорока пяти лодок: с января по март

поступило только тринадцать лодок, с апреля по июнь – лишь десять. После вычета двенадцати лодок, погибших в море, и тех, которые были приданы силам на севере и в Средиземном море, получился прирост в тридцать лодок вместо восьмидесяти.

Все лодки, имевшиеся под рукой, направлялись на «американский фронт». Число это было невелико – от шести до восьми в каждый данный момент, но их командирами были прожженные вояки, прошедшие суровую школу британской противолодочной обороны. Лейтенант Топп на «U-552» был одним из них – ас по конвоям. Был там и Мютцельбург на «U-203», и Лассен на «U-160», каждый из которых потопил пять – шесть судов. Был там опять и Хардеген на «U-123», который потопил одиннадцать судов, а Йохен Мор на «U-124» потопил девять судов за один выход; он еще отличился и тем, что отрапортовал о своих успехах стихотворной радиограммой в адрес адмирала:

Мыс Хаттерас. В ночь чернее чернил
Несколько танкеров здесь потопил.
Рузвельту грустно: у них с этих пор
Меньше на тысяч с полсотни.

Ваш Мор.

Под градом ударов американцы понемногу начали реорганизовывать свою оборону, и командиры подводных лодок быстро заметили эти перемены. Суда больше не плавали как и когда придется, а варьировали время и дистанцию от берега от берега, иногда шли в одиночку, иногда группами. Самолеты начали атаковать подводные лодки и по ночам, в периоды полнолуний заставляя их уходить от берега.

Но очень скоро командир «U-105» Шух обнаружил узловой пункт судоходных маршрутов – в трехстах милях восточнее мыса Хаттерас, – и «морские волки» снова собрались в стаю.

Второй поход Хардегена на «U-123» начался благоприятно для него. Не успел 22 марта он прибыть на позицию, как потопил танкер «Маскоджи» из Уилмингтона водоизмещением в 7 000 тонн. На следующий день он увидел еще один. Но – и это было новым для времен «Paukenschlag» – судно шло зигзагами и к тому же было вооружено. Хардеген заметил два 105-миллиметровых орудия на корме и два 88-миллиметровых в центре судна, а также несколько легких противовоздушных средств на мостике, но его нельзя было отпугнуть такой демонстрацией силы. Под покровом дождя и шквального ветра он подобрался к судну и выстрелил. Одна торпеда застряла в торпедном аппарате и шум ее винтов

разнесся по всей лодке, но торпеда все-таки «выскользнула», и Хардеген с облегчением вздохнул. На момент выстрела расстояние до цели составляло 900 метров, и продвижение к цели продолжалось, Раздался взрыва, из носовой части судна стало вырываться пламя, а это значило, что одна торпеда все-таки дошла до цели. Люди на судне забегали, стараясь спастись, в любой момент новый взрыв мог разнести судно на куски. Никто на обреченном судне и не думал открывать огонь.

– По местам стоять к артиллерийской атаке! Шесть снарядов по машинному отделению, два по кормовым трюмам – огонь!

После первого попадания в небо поднялся белый огненный шар. Пять с половиной часов спустя судно затонуло в гигантском дымовом облаке.

В тот же вечер лодка обнаружила пароход водоизмещением примерно в 3 000 тонн, который шел прямым и мирным курсом, иногда выбрасывая в воздух клубы черного дыма. Не решаясь положиться только на свое собственное мнение, Хардеген пригласил на мостик штурмана и курсанта. Никто из них не увидел ничего подозрительного в судне, и Хардеген решил атаковать с надводного положения. С расстояния примерно 600 метров единственная торпеда угодила в носовую половину судна, вверх вырвался столб черной воды. Судно остановилось, на нем начался пожар. С борта судна радировали: «Кэролайн» торпедирована. Горит. Не сильно. Координаты…». Судно начало немного крениться. С борта спустили одну спасательную шлюпку, другая продолжала висеть на шлюпбалке. «Не сильно? – подумал Хардеген. – Ну что ж, посмотрим».

«U-123» обошла горящее судно с кормы на близком расстоянии, чтобы атаковать его из пушки с другого борта. Хардеген сидел на поручнях мостика и наблюдал. Люди с «Кэролайн» садились и во вторую шлюпку.

– Дайте им отойти от судна, – сказал Хардеген, наблюдая за посадкой. – Не стрелять же по ним.

Внезапно на «Кэролайн» увидели два красных огня. Судно как будто двигалось. То ли оно сохраняло инерцию, то ли у него работали собственные двигатели, но расстояние между судном и лодкой сократилось. С некоторым подозрением Хардеген приказал дать средний вперед и право руля. И «Кэролайн» повернула тоже! Совпадение? Хардеген прибавил хода и снова дал право руля. И «Кэролайн» снова повернула! Она прибавила ход и ожила. Упал маскировочный брезент, раздались выстрелы пушек, заговорили пулеметы. Взвыли на полную мощь дизеля подводной лодки, выбросив облако черного дыма, Взрывы снарядов происходили вначале за кормой, потом возле бортов.

Трассирующие пули свистели над головой, попадали в рубку. Курсант застонал и упал, раздался сильный взрыв на палубе.

– Все вниз! Задраить переборки! – скомандовал Хардеген.

На мостике под градом снарядов остались лишь командир и старпом. Раненый курсант лежал возле люка на мостике, его правая нога была разбита и вся в крови. Боцман пытался перевязывать его. Раздались новые взрывы. Потом Хардеген увидел какой-то черный объект, летящий по воздуху. Оказалось, что на «Кэролайн» установлено устройство, метавшее глубинные бомбы! Это было самое настоящее судно-ловушка, и он позволил провести себя, как начинающего!

Погружаться было нельзя и потому, что на мостике курсант, и потому что Хардеген не был уверен теперь в водонепроницаемости корабля. Командир потерял равновесие и упал, старпом тут же спрятал его под обвес рубки.

Черный столб дыма разделял лодку и «Кэролайн». Как часто они ругали этот дым, мешавший наблюдению за целью, а теперь в этом было их спасение. Дистанция выросла настолько, что «Кэролайн» прекратила огонь. Хардеген скорее слетел, чем спустился по трапу в лодку. Курсанта положили в кают-компании, разорвали на нем брюки. Он был в сознании, лицо у него посерело, глаза расширились и потемнели, губы были крепко сжаты. Он не издавал ни звука. Хардеген осторожно приподнял полотенце, прикрывавшее ноги, увидел развороченные мышцы и понял, что положение безнадежно. Хардеген сделал курсанту укол морфия, уложил его поудобнее и ушел в центральный пост. Он погрузился на перископную глубину, выровнял лодку и повел ее к «Кэролайн», которая стояла без хода и, видимо, ожидала новой атаки. Нос ее находился ничуть не глубже, пожар был ликвидирован. «Кэролайн» держалась на воде так, словно ее трюмы были заполнены пустыми бочками. «Группа паники», похоже, уже вернулась на борт, шлюпки были закреплены на шлюпбалках.

Спокойно и осторожно Хардеген вывел лодку на позицию для выстрела, прицелился так, чтобы машинное отделение оказалось прямо по курсу. Через двадцать четыре секунды столб воды взметнулся в районе трубы «Кэролайн». Вначале погрузился нос, затем мостик, над водой остались винт и рули. Хардеген наблюдал через перископ, как команда опять спускает на воду шлюпки. В половине шестого Хардеген всплыл и посмотрел в сторону«Кэролайн». Шлюпки уже скрылись из вида. Без нескольких минут шесть вдруг поднялся ее, до лодки донеслись три взрыва, и затем «Кэролайн» скрылась под водой.[79]

Поздно ночью лицо курсанта резко осунулось, он вытянулся –

и тихо умер. Боцман достал новую парусину для койки. С первыми лучами рассвета лодка застопорила ход. В утренней тишине Хардеген прочитал молитву, затем дал едва заметный знак – и тело молодого офицера скользнуло в море, к месту своего последнего успокоения. Команда стояла, отдавая честь.

* * *

14 апреля 1942 года американцы добились первого успеха. Грегер на «U-85» стал жертвой атаки глубинными бомбами с эсминца «Роупер» к востоку от мыса Хаттерас. Американская оборона, хотя еще и очень слабая, постоянно улучшалась после усиления прибрежной патрульной службы эсминцами, кораблями береговой охраны и небольшими патрульными кораблями, которые также эскортировали местные конвои торговых судов.

Но это было не единственным местом, где подводные лодки понесли потери в первые месяцы 1942 года. 6 февраля Зигфрид Ролльманн с «U-82», возвращаясь с задания, сообщил о маленьком и, на его взгляд, слабо охраняемом конвое к западу от Бискайского залива. Ему приказали не терять конвой из вида, но после нескольких сигналов «U-82» замолчала.

26 марта «U-587», также возвращаясь с задания, также сообщила о маленьком и слабо охраняемом конвое в том же районе. В соответствии с инструкциями, капитан 3 ранга Борхердт также пошел за конвоем, через несколько часов также перестал отвечать на запросы.

15 апреля молодой командир Лерхен в своем первом поход, направляясь из Киля, заметил конвой в том же районе. Он получил приказ атаковать ночью и с предельной осторожностью, но вскоре после этого лодка перестала отвечать.

К этой проблеме необъяснимых потерь присоединилась и другая. В марте один из командиров вернулся из патрулирования с неприятным сообщением, что, идя ночью в надводном положении в Бискайском заливе, он внезапно в нескольких сотнях метрах за кормой, прямо в кильватере, увидел в воздухе над морем прожектор. Это было нечто новое. Противник применял ночное патрулирование с воздуха в районе Гибралтара, а недавно и у Тринидада – при высокой луне, но чтобы самолет был оборудован прожектором – такого еще не видели.

Дениц сразу же направил в Берлин одного из офицеров своего штаба, лейтенанта Меккеля, чтобы тот получил там определенный ответ на вопрос: может ли самолет обнаружить ночью лодку с такой точностью, чтобы прямо подлететь к ней?

Эксперты в адмиралтействе подумали и решили, что это в высшей степени невероятно.

– В высшей степени невероятно – это не достаточный ответ, – сказал эмиссар Деница. – Адмиралу важно знать не то, вероятно это или нет, а возможно ли это технически.

– Мы не можем ответить с уверенностью, – было ему ответом, – но в соответствии с нашими техническими знаниями мы сказали бы нет.

Все эти новые события да плюс еще огромный район операций обязывали командование подводников быть в курсе всех подробностей происходящего. Соответственно и предыдущая оперативная политика была тщательно пересмотрена, и всем лодкам приказали сообщать обо всем происходящем в море. Командирам лодок было приказано пойти на лишний риск пеленгования их радиопередатчиков противником, ибо информация, которую они должны были передавать и передавали, представлялась жизненно важной для оперативного планирования.

* * *

Операция «Paukenschlag» положила начало второму «золотому веку» германских подводных лодок, который длился три полных месяца, прежде чем контрмеры противника между островом Нантакет[80] и мысом Хаттерас стали по-настоящему эффективными.

В марте 1942 года в море вышел первый подводный танкер «U-459», которым командовал фон Вильямовитц-Меллендорф. «Дойные коровы» – лодки серии XIV водоизмещением 1 700 тонн – были тихоходными и неповоротливыми созданиями, способными перевозить 700 тонн топлива, из которых б'ольшая часть шла на заправку других лодок. Они не располагали торпедными аппаратами и были вооружены лишь двумя 37-миллиметровыми пушками и одной 20-. миллиметровой зениткой. Они были созданы не для боев, а для снабжения других подводных лодок. Их запасов хватало для того, чтобы снабдить пятьюдесятью тоннами топлива двенадцать средних лодок и дать тем возможность действовать в самых дальних уголках Карибского моря или девяноста тоннами – пять больших подводных лодок, действующих аж под Кейптауном. Эта лодка имела на борту запчасти, на ней был врач, а также торпедисты, радисты, электрики для замены кого-либо из личного состава лодок в случае необходимости.

На эти лодки смотрели как на дар небесный, они и их командиры были весьма популярны среди подводников. Фон Вильямовитц-Меллендорф командовал лодкой еще в Великую войну и оказался одним из немногих офицеров, делавших это и во Вторую мировую войну. 80-90 процентов лодок, действовавших в Карибском море, приходили заправляться к фон Вильямовитцу-Меллендорфу, а также к другим танкерам, которыми командовали Шорн, Штибер, Фове и Вольфбауэр. Нет никакого сомнения, что без них карибская кампания лишилась бы своей остроты.

В апреле в движении конвоев на юг наступило затишье, совпавшее с периодом полнолуния. Лишь 8 мая обнаружили конвой, сильно охраняемый, идущий близко к берегу, что делало условия для атаки весьма трудными. Но в то время как Шурену на «U-564» и Кремеру на «U-333» удалось потопить вместе дюжину судов, остальные четырнадцать командиров, рассеявшиеся на пятьсот миль вдоль берега, едва достигли такого результата на всех.

Американские суда теперь регулярно ходили в конвоях, плотно охраняемые эсминцами и другими патрульными кораблями, при сильном прикрытии с воздуха. Корабли эскорта набрались опыта и атаковали теперь более грамотно. Три лодки – треть сил между Галифаксом и мысом Хаттерас – стали жертвами эскортов. Это подводная лодка «U-215» под командованием Хекнера, «U-576» под командованием Хайнике, погибшая со всей командой, и «U-701» под командованием «смелого Дегена»,[81] как его звал Дениц; сам Деген и часть его команды попали в плен.

В целях избежания дальнейших жертв всем лодкам было приказано удалиться из района непосредственной близости к мысу Хаттерас. Полгода «морские волки» опустошали эти места, ставшие последним пристанищем сотен судов, что было помечено плотными пучками золотых булавок на карте в оперативном зале штаба. И вот впервые за полгода вокруг мыса Хаттерас воцарился мир, а лодки ушли дальше в Карибское море, где условия для атак оставались пока еще благоприятными. Прямым результатом оказался тот факт, что вскоре на каждую из девяти лодок, действовавших в Мексиканском заливе, в районе Багамам, Наветренного пролива, южнее Кубы вплоть до Юкатанского пролива, Кюрасао, Арубы, Тринидада и берегов Гвианы пришлось по шесть поптопленных судов. Здесь противник был захвачен врасплох, подводные лодки не заметили никаких признаков регулярного патрулирования с воздуха или охраняемых конвоев.

Эти успехи вдохновили Деница снова поднять вопрос о высвобождении лодок, оперировавших на Крайнем Севере, по

крайней мере на летние месяцы, чтобы они усилили операции в Атлантике. Но германское адмиралтейство отвергло его аргументы о том, что каждое потопленное судно на западе означает, что одним судном груза будет меньше на Восточном фронте. Адмиралтейство пошло дальше, утверждая, что лодки в Арктике делают жизненно важную работу, выслеживая конвои, против которых проводят операции самолеты люфтваффе. Дениц был близок к отчаянию. Немецкие флотские статистики подсчитали, что ежемесячно следует топить не менее 700 000 тонн, чтобы только быть на уровне производственных возможностей судостроения Союзников, и если только превзойти эту цифру, то грузовое судоходство Союзников будет сокращаться. Однако адмиралтейство предлагало игнорировать тот богатый урожай, который мог бы быть собран на западе и «хранить» двадцать лодок в арктическом «леднике».

В середине мая правительство маршала Петэна[82] узнало, что существует вероятность нападения американцев на Мартинику. Воды в районе города Фор-де Франс все время патрулировали легкие американские корабли и летающие лодки. Вишистское правительство не могло полагаться на команды французских военных кораблей и грузовых судов в порту Фор-де-Франс и подозревало, что они могут перейти на сторону противника.

Хартенштайн на «U-156» и Цан на «U-69» получили приказ наблюдать за оказавшейся под угрозой французской колонией и атаковать американские корабли, а также те французские транспортные суда, которые попытаются перейти к противнику. «U-156» пришла в заданный район в полнолуние, и луна светила так ярко, что ни о минуте темноты и думать было нечего, и Хартенштайн был вынужден оставаться в подводном положении и днем и ночью, за исключением минимума в четыре часа, в течение которого ему нужно было заряжать батареи. Люди ворчали и исходили потом, потому что жара на лодке становилась нетерпимой. После семи суток пребывания на позиции – и 120 часов под водой – Хартенштайн вынужден был радировать, что достигнут предел терпения, и немедленно перевели в другой район.

Дениц к этому времени был уже не в Керневеле. Британское нападение в начале года на Сен-Назер послужило причиной прямого приказа Гитлера перевести штаб подводного флота в Париж, и Дениц разместил свой командный пост на авеню Марешаль Монури.

Радиограмма от Хартенштайна заставила задуматься Деница. Хартенштайн был одним из его лучших офицеров, и такой

человек неспроста жаловался на предел терпения. Но в тех водах приходилось бороться не только с жарой. Почти одновременно с радиограммой Хартенштайна пришло известие о неудачной попытке трех лодок, направлявшихся к бразильским берегам, атаковать конвой в западноафриканских водах. Оказалось невозможным следовать за конвоем при постоянном давлении со стороны охранения с моря и воздуха. Времена здорово изменились по сравнению с тем же периодом прошлого года, когда в тех же водах появились «U-105» и «U-106».

* * *

Витте на «U-109» находился на задании у берегов Венесуэлы и собирался брать курс на базу, поскольку израсходовал все торпеды и почти все снаряды. Его 37-миллиметровая пушка вышла из строя, а кондиции оставшихся 20-миллиметровых патронов были сомнительными, после того как подвергся атаке глубинными бомбами.

Через два дня пути к дому с приходом сумерек увидели большой танкер. Витте решил всплыть и поджечь танкер оставшимися снарядами. Третий выстрел пришелся прямо по мостику, следующие тоже попадали в танкер, но мало какие снаряды взрывались: на них оказали воздействие взрывы глубинных бомб. Танкер огнем не отвечал. На лодке поймали его сигнал: «Садлер»[83] атакован подводной лодкой» – и позиция судна. Сразу после этого на воду была спущена первая шлюпка. Судно потеряло ход, от него отошла спасательная шлюпка. К его пушке никто не подходил. За первой шлюпкой последовали еще три.

– Подожгите мостик, – приказал Витте.

Опять загремели выстрелы, и они возымели действие: в воздух полетели осколки, гнулся металлические, скоро мостик закрыло огненной завесой. Стреляли до последнего снаряда. Потом стали ждать, пока не танкер не затонет. Час ждали, второй. Танкер горел, но тонуть и не думал, даже осадку не изменил. Время шло, приближался рассвет, и Витте приказал высадиться на танкер группе уничтожения и стал с нетерпением ждать. Наконец группа вернулась, возглавляемая старпомом, который держал под мышкой подарки – бутылки виски и джина из запасов танкера. Потом прозвучали четыре глухих взрыва, и танкер стал погружаться кормой. Медленно и величественно его нос поднялся над волнами, корпус встал вертикально и затем тихо и спокойно ушел под воду.

* * *

История этого периода войны в Карибском море и Мексиканском заливе полна такими операциями, когда артиллерийские атаки, хитрость и внезапность помогали топить суда и побольше и с более сильным вооружением, чем упомянутый танкер «Садлер».

К концу июня впервые стало заметным снижение интенсивности судоходства в Карибском море, в то время как патрулирование с воздуха усиливалось. Наконец пришли и первые сообщения о передвижении судов в составе конвоев – в районе Тринидада, Больших Антильских островов, в район Юкатанского пролива. Только в Мексиканском заливе продолжали ходить одиночные неохраняемые суда. В соответствии с принципом брать там, где легче, подводные лодки были постепенно выведены из других районов, за исключением урожайных неизменно полей вокруг Тринидада. Не то чтобы противолодочная оборона у американских берегов стала слишком сильной, просто конец самостоятельного передвижения транспортов и введение конвойной системы сделали невыгодным посылать подводные лодки в такую даль, и таким образом «морские волки» постепенно вернулись в Атлантику.

Так закончился второй «золотой век» – кампания в американских водах.

– = ПОДПИСИ К ФОТО В СЕРЕДИНЕ КНИГИ –=

Стр. 1 фото
Гросс-адмирал Дениц.
Фото капитана 3 ранга Сондерса.

Стр. 2 фото
Флаг рейха впервые поднят на новых немецких подводных лодках.
Фото «Экми».

Берлин приветствует капитана 3 ранга Гюнтера Прина, командира германской подводной лодки, потопившей британский линкор «Ройал Оук», когда Прин едет на прием к Гитлеру.
Фото «Экми».

Стр. 3 фото

Нацистские подлодки препятствовали судоходству Союзников, ставя мины и торпедируя суда. На этом немецком рисунке показано, как ставятся мины через отверстия в дне подводной лодки. Внизу – тоже немецкий рисунок, демонстрирующий атаку подводной лодки глубинными бомбами.

Фото «Экми».

Стр. 4 фото

В командном центре штаба подводного флота – Дениц со своими помощниками.

Стр. 5 фото

Знаменитый германский «шнорхель», покоящийся на палубе нацистской подводной лодки. Снятый со стопора, он всплывал на поверхность, и через гибкие шланги в лодку поступал воздух (потом он стал выдвижным устройством).

Официальное фото ВМФ США, «Экми».

Защищенные от бомб бункеры в Тронхейме, Норвегия. Подводная лодка слева – серии VII, справа – серии IX.

Фото из Имперского военного музея (Великобритания).

Стр. 6 фото

Гамбургские судоверфи. Подводные лодки, заканчивавшиеся строительством на момент капитуляции Германии.

Фото из Имперского военного музея (Великобритания).

Стр. 7 фото

Германская подводная лодка во время боевого дежурства в Арктике.

Подводная лодка «U-333» возвращается на базу искореженной после патрулирования в Атлантике.

Стр. 8 фото

Британский самолет «сандерленд» командования береговой обороны атакует нацистскую подводную лодку пушками и глубинными бомбами. Вскоре лодка была потоплена.

Фото из Имперского военного музея (Великобритания).

Десант с американского крейсера «Чателейн» (слева вдали) на подводной лодке «U-505», после того как та в результате бомбардировки глубинными бомбами с крейсера и самолетов авианосца эскорта «Гуадалканал» была вынуждена всплыть на поверхность.

Фото ВМФ США, «Экми».

ГЛАВА 4
РАДИОЛОКАЦИОННАЯ УГРОЗА
(июнь – ноябрь 1942 г.)

Во время этих полных приключений первых месяцев 1942 года на «Золотом Западе» подводные лодки потопили – по западным подсчетам – 495 судов общим водоизмещением более двух с половиной миллионов тонн, включая 142 танкера. Но к началу лета «волчьи стаи» вернулись на свои старые места охоты вдоль судоходных путей между Англией и Америкой.

Дениц никогда не рассматривал эту фазу – кампанию у американских берегов – иначе как счастливое стечение обстоятельств, которому рано или поздно наступит предел. Поэтому и те лодки, которые направлялись к американским берегам, имели его приказ – даже во время перехода через Атлантический океан атаковать всякий конвой, идущий в Англию. Сообщения от службы радиоперехвата показывали, что противник не рассредоточивал маршруты конвоев по всей Северной Атлантике, а направлял их по большому кругу от Ньюфаундлендом и Северным проливом, что облегчало их обнаружение. Однако пока трудно было сказать, что явилось причиной такого изменения в тактике: то ли из-за прекращения атак на конвои в ноябре, то ли ввиду нехватки транспортных средств, то ли по причине потерь в судах в американских водах. Что бы то ни было, но факт оставался фактом, и в начале мая 1942 года восемь подводных лодок отправились в поиске на «большом круге».

Не успели они прибыть в район операции, одна из них – Хинш на «U-569» – заметила направляющийся на юго-запад конвой и стала следить за ним, пока не подошли еще пять лодок. Потом эта «волчья стая» напали на конвой, и в течение первой ночи потопила семь судов. На рассвете лодки потеряли конвой, но набрели на отставшее судно, которое снова вывело их на конвой. И снова они потеряли конвой из-за плохой погоды, после чего штаб приказал всем на полном ходу следовать на запад и растянуться в линию вдоль маршрута неприятельских конвоев.

Тем временем служба радиоперехвата идентифицировала другой конвой, на сей раз идущий курсом на восток и находившийся в момент оповещения в трехстах милях от позиций лодок. Группе было приказано медленным ходом идти к первому конвою и атаковать его, затем атаковать второй. Операция провалилась. «U-406» заняла неправильную позицию, и конвой

просочился в образовавшуюся брешь. Когда на лодках это поняли, все они развернулись и двинулись на запад в поисках конвоя, но видимость не позволила им сделать этого. В конце концов все собрались возле «U-116», большой лодки – минного заградителя, функционировавшей в данный момент как танкер. Едва они успели пополнить запасы топлива, как штаб приказал им снова составить поисковую группу и двигаться на север. В первую же ночь под яркой луной они заметили конвой, но погода держалась такая неблагоприятная, что атака состоялась только восемь дней спустя, да и то близко подойти сумели только две лодки. Противник потерял пять транспортов и эсминец.

Поскольку у нескольких лодке еще оставался полный комплект торпед, им было приказано оставаться в районе. Несколько дней спустя они пытались атаковать конвой, шедший в Америку, но их отогнало сильное охранение, многие из лодок сообщили о серьезных повреждениях. Штаб приказал им оставить конвой и возвращаться на базу на самом экономном ходу.

Пока шли эти операции в Северной Атлантике, другая группа из пяти лодок, позднее усиленная еще четырьмя, была направлена против конвоя, отправлявшегося из Гибралтара – о нем сообщила агентура.[84] Из-за ошибки штурманского характера лодки с первой попытки разминулись с конвоем, но потом все-таки нашли его, и подводная лодка «U-552» потопила пять транспортов. Ее командир, Эрих Топп, обладатель мечей к «Железному кресту», был позднее направлен в школу тактического мастерства в Готтенхафене – учить молодых офицеров-подводников, как атаковать в условиях плотного конвоя. Ни одна другая лодка не смогла прорвать охранения. И опять Дениц приказал лодкам прекратить операцию. В последующие несколько недель он составил тщательный аналитический документ по всем этим операциям и разослал его по всем боевым и учебным флотилиям подводных лодок. Его предсказания оказались верными – главная арена сражений постепенно смещалась от берегов Америки обратно в открытый океан.

Условия, при которых можно было успешно атаковать конвои, существенно не изменились по сравнению с первыми днями войны, но вот цифры среднего потопленного тоннажа в день на лодку теперь не достигали и одной десятой того, что было в 1940 году. Но постоянно возрастало число лодок, вступающих в строй, и это вселяло надежду на победу в гонке между потопленным и вновь построенным тоннажем.

С мая 1942 года и далее ежемесячно вступали в строй действующих по тридцать лодок с полностью подготовленными

экипажами. И командир одной из флотилий подводных лодок скажет после войны: «Не следует забывать, что рядом с Дениц в то время стоял величайший организующий гений из всех, которых когда-либо давал флот, – адмирал фон Фридебург. Это он создал систему «бесконечного пояса» для новых лодок и их команд. Персонал для баз в Германии и на оккупированных территориях, для школ и учебно-тренировочных центров и для всего прочего он создал из ничего».

* * *

Мысли Деница всегда занимала проблема радиолокационного обнаружения. Несколько месяцев прошло с тех пор, как специалист по связи Меккель уехал в Берлин на поиски противоядия против этого зла. Адмирал был убежден, что противник что-то замышляет, и это «что-то» окажется пострашней всего прежнего. Но не хватало подробной информации.

17 июня 1942 года, в разгар операции против одного из конвоев, он связался по радиотелефону с шифратором – новинке того времени в радиосвязи – с Йохеном Мором и спросил, нет ли у того личного опыта относительно радиолокационных устройств на надводных кораблях противника. Мор описал один случай, происшедший с ним днем раньше, когда в двух случаях он вынужден был погрузиться из-за того, что эсминцы вышли на него аж из-за горизонта и побросали малые глубинные бомбы. Тем не менее Мор сказал, что, по его мнению, это было обычное широкое прочесывание, потому что эсминцы никогда не шли прямо на него и не делали поворота, когда он пытался уклониться. Чего не знали ни Мор, ни Дениц, так это того, что в данном случае на эсминцах действительно были радары, но эсминцы намеренно не шли прямо на лодку, чтобы не выдавать этого факта.[85]

Трудность с установлением факта наличия или отсутствия радаров у противника возросла, когда немцы обнаружили, что противник очень быстро определяет волну, на которой идут сигналы радиомаяков, наводящих другие лодки на конвой. В двух отдельных случаях корабли эскорта внезапно появлялись из-за горизонта и атаковали Куппиша на «U-94», после того как он посылал сигналы радиомаяка. То ли противник запеленговал Куппиша по радиосигналу, то ли обнаружил его радиолокатором? Все это выглядело весьма загадочным.

В Бискайском заливе тем временем условия для немцев стали ухудшаться. Днем и ночью залив патрулировался возросшим числом быстрых самолетов. Переход через штормовой пролив,

который в 1940 году рассматривался командами подводных лодок лишь как прелюдия к приятному отдыху на берегу, теперь стал кошмарным продолжением пребывания в самых опасных водах. Самолеты появлялись с ясного неба или из-за облаков так быстро, что у лодок не было времени уйти на глубину, а каждая из бомб, падавших вокруг лодки и рвавшиеся на глубине до полсотни метров, могла стать смертельной.

Была еще и проблема самолетов, оснащенных прожекторами. Раз за разом приходили сообщения о том, как среди ночи самолеты заставали лодки врасплох на поверхности моря, появляясь из-за облаков.[86] Лодки гибли на последнем отрезке по дороге домой. Погибла «U-502» под командованием Розенштиля, возвращавшаяся после успешного патрулирования в американских водах; Хоффманн на «U-165» погиб по пути из Киля во Францию. Подводную лодку «U-578», командир Ревинкель, потопили, когда она вышла из Ла-Палиса, то же случилось и с лодками «U-705» под командованием Хорна и «U-751» под командованием Бигалка.

Меккель объяснил адмиралу, почему он верит, что самолеты используют радиолокационные станции. Было известно, что радары неэффективны на дистанциях ниже определенного минимума, и летчикам нужно было пройти эту мертвую зону, затем включить прожектор и дальше уже работать глазами.

Дениц решил обратиться к старшему по связи в ВМФ вице-адмиралу Штуммелю. Последний согласился с теорией Меккеля.

– Я теперь убежден, – сказал Штуммель, – что подводные лодки обнаруживаются с помощью радаров на самолетах. Существовании такого оборудования на самолетах противника установлено нашими береговыми станциями слежения за радарами.

В комнате стояло молчание, когда три мужа ставили этот зловещий диагноз. Затем Дениц спросил, есть ли противоядие.

Противоядий было два, сообщил ему Штуммель: активная, излучающая радиолокационная станция или станция пассивная, регистрирующая радиолокационное излучение. Он оперировал немецкими сокращениями – FuMO и FuMB. Первая станция определяла дистанцию до противника и его пеленг, но ее недостатком для применения на лодках было то, что импульсы уходили гораздо дальше, чем нужно было на практике для получения эха от цели.

– Пожалуйста, поясните, – попросил Дениц.

Штуммель некоторое время был в нерешительности, но потом нашел ясный метод объяснения.

– Допустим, луч передается из точки А с мощностью,

достаточной для того, чтобы он отразился от точки В и параметры его были замерены. То есть, я смогу иметь дистанцию до точки В и пеленг точки. Отражение от других объектов за точкой В ненадежное, потому что слишком слабое. Но энергия, не отраженная от точки В, идет дальше нее не менее чем вдвое. Таким образом противник, находящийся в точке, расположенной дальше точки В, с помощью обычного приемника может получить пеленг моего радиолокационного передающего устройства и определить мое местоположение, в то время как я сам не буду и знать о его присутствии.

Далее Штуммель пояснил, что активные радары – FuMO – можно установить на подводных лодках, но со специальной антенной, причем и в этом случае полной гарантии не существует. Требуется время для разработки и установки оборудования.

– Но нам-то это нужно немедленно, – нетерпеливо сказал Дениц.

– Альтернативой, – невозмутимо продолжал Штуммель, – может быть радиолокационная перехватывающая станция – FuMB. Здесь уже возникает ситуация наоборот: лодка обнаруживает импульсы радара противника раньше, чем он обнаруживает лодку. К тому же FuMB мы сможем предоставить быстрее, потому что у нас есть такое устройство на фирме «Метокс». Оно было разработано французами для разных целей. Единственно, чего не хватает, так это антенны, но это дело мы сможем быстро поправить. Недостаток этого обнаруживающего устройства состоит в том, что оно дает лишь весьма грубое представление о пеленге передающего радиолокатора противника, но никакой информации о дистанции.

Двумя днями позже было принято решение, что все лодки должны быть оснащены радиолокационными приемными устройствами и что это задание должно считаться в высшей степени приоритетным, а активными радарами лодки будут оборудованы позднее. Адмирала Штуммеля также попросили исследовать возможность применения противорадарного «камуфляжа» для подводных лодок, который поглощал бы или рассеивал импульсы радиолокаторов. Потребность представлялась срочной, потому что только в июне три лодки были атакованы самолетами в Бискайском заливе и получили настолько серьезные повреждения, что им пришлось вернуться на базу, причем идти они могли только в надводном положении. Более того, несмотря на старания атлантического командования люфтваффе выполнить срочную просьбу Деница, люфтваффе не смогло обеспечить поврежденным подводным лодкам должного

обеспечения истребителями.

В начале июля Дениц получил разрешение от адмиралтейства слетать в Восточную Пруссию и посетить Геринга. Казалось, это было единственным способом получить самолеты, в которых так нуждался подводный флот. Последний раз они встречались в том поезде в Понтуазе, когда победил Геринг. В тот раз манера держать себя у шефа люфтваффе была крайне отталкивающей, но Дениц сдержал бы в этот раз отвращение, лишь бы обеспечить самолеты.

Геринг и его штаб приняли адмирала и выслушали его. Затем слово дали начальнику штаба Геринга генерал-полковник Йешоннек:

– Я могу выделить в распоряжение атлантического командования люфтваффе двадцать четыре «Юнкерса-88» типа С-6, но больше или лучше я дать не могу, потому что нет, – сказал он.

– Видите, – с улыбкой произнес Геринг, – мы делаем что можем.

Расставание получилось весьма прохладным.

* * *

Через несколько дней после встречи со Штуммелем в Париже первые радары пассивного поиска «Метокс» прибыли на базы подводных лодок. Первые импровизированные в спешке антенны – их прозвали «бискайскими крестами» – установили на мостиках подводных лодок. Они представляли собой простую деревянную рамку с проволочной оплеткой, от которой через люк мостика тянулся вниз, к прибору, кабель. «Бискайсий крест» надо было вращать вручную, а перед погружением снимать и уносить вниз. На мостик поднимался матрос, в обязанности которого входило уносить «крест» вниз после получения «Метоксом» устойчивого сигнала работы активного радара. Раздавался крик снизу: «Устойчивый тон радара!» – после чего сразу же следовал приказ: «Крест вниз! Срочное погружение!» И «крест» работал!

Бискайский кошмар постепенно отошел в прошлое, поднялся и моральный дух команд, после того как они научились ловить сигналы работы радаров противника и нырять на глубину, прежде чем самолеты противника приблизятся к лодке. Потом появилась водонепроницаемая антенна к «Метоксу», которую оставляли на мостике при погружении. Последующие модификации включали в себя автоматический измеритель длины волны и «волшебный глаз» на приборе.

Единственным недостатком прибора было то, что он производил негативный психологический эффект на команду. Раньше только командир знал о приближающейся опасности, а теперь все в лодке могли слышать, как меняющийся тон прибора превращается в устойчивый свист, который действовал всем на нервы. Некоторые командиры выключали приемник, как только обнаруживали конвой.

Вскоре после установления «Метокса» две лодки зарегистрировали работу радиолокационных станций эсминцев на очень высокой частоте. Этим и можно было объяснить, как несколько лодок летом были внезапно атакованы артогнем среди ночи или в тумане. Вставал вопрос, достаточно ли было противнику одного лишь радара, чтобы определить местоположение цели вслепую, в тумане? Или противник применял какое-то дополнительное неустановленное устройство – скажем, инфракрасные или ультрафиолетовые волны для управления огнем или ионизационный индикатор для обнаружения выхлопных газов дизеля? Ничто не казалось невозможным.

Дениц оказывал безжалостное давление на экспертов в Берлине. Малейшие сведения о новом оружии анализировались и сравнивались с другими подобными сообщениями, и любая новая гипотеза передавалась сразу же в Берлин. Подозрение, что враг располагает новым и жизненно важным изобретением, всем не давало покоя. Тем не менее лодки продолжали атаковать – и с немалым успехом. Вот что писал официальный британский источник:

Сражение затихло на некоторое время, но инициативой продолжал владеть противник. Его энергия и находчивость в поисках новых средств были безграничными, и мы по опыту узнали, как умело и сообразительно он может использовать постоянное наращивание сил, несмотря на рост потерь среди подводных лодок. Начиная с августа, подводные лодки сходили со стапелей быстрее, чем мы успевали топить их. Противник держал в море по 80 лодок и, хотя берега Северной Америки предлагали скромные перспективы для успеха, он провел десятидневную битву под Тринидадом и одновременно провел несколько менее грозные атаки в Наветренном проливе к юго-востоку от Кубы. Через эти воды шел боксит из Южной Америки для американских заводов по производству вооружения и другие военные материалы для войны на Ближнем Востоке. Другие группы подводных лодок действовали в Средиземном море и в Арктике, еще одни – под Кейптауном, а некоторые пробовали

наши слабые места даже у Мыса Доброй Надежды. Однако главные силы немцев были сосредоточены в Северной Атлантике, где осуществляли свою хорошо известную тактику «волчьей стаи» против конвоев. За эти месяцы подводные лодки потопили 108 судов водоизмещением более 500 000 тонн. Атаки проводились днем и ночью. В одной из атак, длившейся четыре дня, конвой потерял одиннадцать судов, в то время как за весь август было уничтожено только четыре подводные лодки противника.[87]

Сражение в Атлантике стало еще более напряженным. В 1941 году радиус действия самолетов противника не превышал пятисот миль. В центре Атлантики была обширная мертвая зона – «Пасть дьявола», – где лодки действовали вне досягаемости базирующихся на суше самолетов. Но к лету 1942 года самолеты, базировавшиеся в Англии, Северной Ирландии, Исландии и Ньюфаундленде, летали в Атлантику на 800 миль, и зона недосягаемости стала сужаться. В сентябре была сорвана уже не одна операция подводных лодок (ранее – одна в июле), ввиду того что воздушное охранение оказалось настолько сильным, что не позволяло лодкам приблизиться к конвою.

«Метокс» представлял собой не что иное, как оборонительное оружие, от него и не ждали, что он повысит атакующие возможности лодок. Радиус эффективного действия радиолокационных станций противника постоянно возрастал, и с каждым новым шагом в развитии радиолокационной техники корабли и самолеты противника приобретали способность атаковать подводные лодки с большей точностью и быстротой, чем прежде. Причем «атаковать» не обязательно значило уничтожать лодки – достаточно было заставить их прятаться на глубине, пока конвой не пройдет и не выйдет за радиус действия лодок, находящихся в данном районе. Такая тактика сделала почти нереальной классическую ночную атаку с надводного положения.

Осенью 1942 года объявилось много новых идей. Первой была Pi-2, давно ожидаемая магнитная вертушка торпед, которая взрывала боеголовку торпеды под килем судна. Потом появились торпеды G7a-FAT и G7e-FAT – убийственное новое оружие, почти роботы, которые после прохождения заданной дистанции прямым курсом описывали ряд глубоких или мелких кругов по акватории прохождения конвоя.

Разработчики обещали, что скоро появится «истребитель эсминцев» – акустическая самонаводящаяся торпеда. Стандартная торпеда не представляла особой опасности для эсминцев из-за их относительно большой скорости хода и мелкой осадки. Пришли к выводу, что в будущем придется устранять охранение, прежде чем

атаковать конвой. Эти торпеды, наводящиеся на шум машин или винтов, сами должны были находить цель. Меккель даже предложил делать для борьбы с эсминцами реактивный снаряд с мощной боеголовкой – «такой, который сейчас разрабатывают в Пеенемюнде…»

Дениц, присутствуя вместе с адмиралами фон Фридебургом, Цилиаксом и Баккенкелером[88] на первых испытаниях новых торпед в Готенхафене, был глубоко впечатлен результатами. Первые выстрелы были произведены торпедами со светящимися боеголовками без взрывчатки, и с корабля-цели видели их прохождение под кораблем и сообщали о «попадании» сигнальными ракетами. Дениц вернулся в Париж полный надежд, новые торпеды должны были поступить на вооружение в большом количестве к октябрю. Скорого развертывания нового оружия не получалось, так как существующие модели были отнюдь не удовлетворительными. С января по июль, чтобы потопить четыре сотни кораблей и транспортов, потребовалось более восьми сотен ракет. Вертушка нового типа оказалась изделием первостепенной важности.

Оборонительное оружие имело не меньшее значение, чем наступательное. Среди заказов на новые вооружения, поступивших в это время в адмиралтейство от командования подводников, были заказы на комбинированную радиолокационную станцию поиска целей и обнаружения работы радаров противника с вращающейся антенной, два 37-миллиметровых зенитных орудия и спаренный пулемет MG-151 для каждой лодки того типа, что использовались в люфтваффе, вторую платформу для установки многоствольного 20-миллиметрового орудия и сверхтяжелых пулеметов, лодки – ловушки для самолетов, которые будут вызывать на себя самолеты противника и сбивать их, на дополнительные «Юнкерсы-88» и новые «Хейнкели-177» для патрулирования в Бискайском заливе. Последний имел четыре двигателя с двумя соосными винтами каждый, его радиус действия составлял 1 400 миль.

В целом ситуация значительно улучшилась с июля. С 504 000 тонн, потопленных в этом месяце, показатель вырос до 650 000 тонн в августе, примерно та же цифра осталась и в сентябре. Потери подводных лодок снизились с 15 процентов в июле до 9,5 в августе и 6 процентов в сентябре – и это несмотря на то, что противник усилил эскорты и применял авиационные и корабельные радиолокационные станции. С начала года электромоторы и другие жизненно важные механизмы лодок были поставлены на специальные резиновые амортизаторы, что

снижало разрушительный эффект взрывов глубинных бомб.

Весной появилось еще одно устройство, показавшее до этого свою эффективность. Оно представляло собой контейнер, наполненный химическим веществом. Несколько таких контейнеров выстреливались с определенными интервалами с подводной лодки, с которой преследующие эсминцы установили гидроакустический контакт. После того как контейнер приходил в соприкосновение с водой, химический наполнитель образовывал массу пузырьков, которые могли отражать импульсы гидролокаторов в течение четверти часа, пока пузырьки не пропадали. Противник засекал пузырьки и атаковал их, а лодка тем временем уходила в другом направлении. Коротко говоря, это устройство предназначалось для обмана гидроакустических станций противника.

В конце лета и осенью 1942 года сражение в Атлантике достигло нового пика остроты. Способности штабных офицеров на берегу и выносливость команд в море превзошли все предшествующие пределы. За три-четыре дня лодки, используя «Метокс», преодолевали Бискайский залив и через день-другой приходили на позиции. После этого они действовали под прямым управлением командования подводного флота, которое придавало их одной или другой поисковой группе, уже действовавшей в районе. Держались настолько близко к берегу, насколько это позволяла авиация противника, и наблюдали за известными маршрутами, по которым уходили конвои противника.

Теперь лодки держались ближе друг к другу, интервалы между ними не превышали пятнадцать-двадцать миль, тогда как раньше они держались на дистанции в тридцать миль. Чтобы не быть обнаруженными, они порой находились в подводном положении сутками. Был введен режим полного радиомолчания. Когда им приказывали поменять позицию, они должны были делать это как можно незаметнее.

Почти все их боевые позиции находились к северу или к югу от Ирландии, где проходили все конвои на запад; они двигались прямо через Атлантику в Галифакс либо мимо Исландии, Гренландии и Ньюфаундленда, а суда в район Бермудских островов из Ирландского пролива шли через Азорские острова. И не имело значения, что грузы на запад были менее ценны, чем те, что шли на восток, потому что задача у подводных лодок оставалась прежней – топить как можно больше судов.

Пока в море люди ели и спали под неумолчное жужжание электромоторов, в Париже офицеры штаба сортировали и анализировали донесения секретных агентов, дешифрованные

шифрограммы противника и другие разведывательные материалы, приходившие к ним, и все это ради того, чтобы собрать необходимые данные об отправлении вражеских конвоев. Их задачи несколько облегчались тактикой противника. Противник больше не разбрасывал маршруты конвоев по всем меридианам и параллелям Атлантики, как он делал это в 1941 году, а прокладывал их теперь в узких границах, порой по кратчайшему пути. Дениц понимал, что соревнуется со временем и ему необходимо поддерживать достигнутое ранее преимущество. Время – это все. Таков был его девиз, и он работал, не зная отдыха и покоя. Расслаблялся он от случая к случаю посещением собора Парижской Богоматери: музыка Баха, чисто и мощно воспроизводимая органом, успокаивала его.

А успехи продолжались. 16 октября было потоплено одиннадцать судов из конвоя в сорок[89] единиц ценой гибели одной и серьезных повреждений другой лодки. Между 24 октября и 6 ноября конвой «SC-107» подвергся атакам группы подводных лодок под кодовым названием «Фиалка».[90] После войны противник признал, что в октябре 1942 года он потерял 93 судна водоизмещением более чем в 600 000 тонн, включая пять крупных и быстроходных лайнеров, которые ходили самостоятельно, поскольку считалось, что их скорость является достаточной гарантией их безопасности. Потери среди лодок были сравнительно невелики, и неудачи в это время являлись скорее следствием усталости команд от большого числа атак, чем контрмер противника.

ГЛАВА 5
НОВЫЕ ИДЕИ О СТАРОМ
(осень 1942 г.)

Необычайные успехи «морских волков» не заслоняли от подводников и их адмирала угрозы, которую несло им развитие радиолокационной техники противника. Германские эксперты достигли лишь частичного успеха в поисках покрытия корпусов подводных лодок таким материалом, который поглощал бы радиолокационные излучения. Лодка в надводном положении и в ночное время стала «видимой». Становилось ясно, что нужны нового типа лодки – настоящие подводные линкоры, которые могли бы жить и воевать, находясь почти постоянно под водой.

С мыслями об этом Дениц и созвал осенью 1942 года совещание, на которое пригласил Шюрера и Брекинга, двух конструкторов подводных лодок, и профессора Вальтера, изобретателя силовой установки, получившей его имя. Потерпев неудачу в предыдущих попытках организовать регулярные совещания по планированию развития подводного флота, Дениц решил, что лучшим способом достигнуть своих целей было сделать так, чтобы конструкторы собрались у него.

Совещание открыл адмирал и сказал, что крайне необходимо создать подводные лодки, которые могли бы двигаться под водой так же быстро и так же далеко, как это делают существующие лодки в надводном положении. В этой связи профессор Вальтер отметил, что первая лодка с его турбинами достигла под водой скорости хода в 23 узла – при восьми-девяти узлах стандартных лодок.

– Я могу лишь сожалеть, – сказал Вальтер, – что мы не смогли продвинуться дальше. Если бы я получил полную и своевременную поддержку со стороны адмиралтейства, я был бы сейчас по меньшей мере на год дальше, так что первые пробные образцы лодок могли бы войти в строй уже этой осенью вместо конца 1943 года.

Тогда Дениц призвал поискать альтернативное решение – на то время, пока не войдут в строй лодки Вальтера. Тедсен, старший офицер-инженер подводного флота, предложил строить более крупные лодки с более емкими аккумуляторными батареями. Шюрер заметил, что это потребует больше стали, а в результате уменьшится количество выпускаемых лодок, но Брекинг пообещал, что займется этой проблемой. Адмирал напомнил им, что более крупные и емкие батареи требуют и

большего времени на зарядку, а это потребует в свою очередь большего пребывания на поверхности.

Профессор Вальтер тем временем записывал какую-то мысль в своем блокноте.

– Чтобы преодолеть такое положение, – сказал он, когда настала его очередь выступать, – мы должны создать нечто вроде воздуховода с поплавком и клапаном на конце, открывающимся и запирающемся автоматически, чтобы вода не попадала внутрь лодки. На перископной глубине дизеля могут всасывать воздух и выбрасывать отработанные газы, одновременно могут подзаряжаться аккумуляторные батареи. Это безусловно поможет вашим лодкам в Атлантике. Они будут производить зарядку батарей в подводном положении. Такой маленький предмет, как плавающий клапан, нельзя будет увидеть ночью и трудно обнаружить днем. Более того, можно будет делать батареи более крупных размеров, что увеличит подводную скорость хода, повысит живучесть лодки и даст ей повышенные шансы при атаках, а когда необходимо, и при бегстве.

Так родился «шнорхель», ставший впоследствии стандартным оборудованием для всех подводных лодок.Первыми использовали этот принцип голландцы, одну из подводных лодок которых, оборудованную таким устройством, немцы обнаружили в Амстердаме в 1940 году, после того как вторглись в Нидерланды.

В результате парижского совещания Гитлер, осведомленный капитаном фон Путткамером о заботах Деница, решил провести совещание по вопросам планирования строительства подводных лодок. Когда в сентябре Дениц уже готов был вылететь в Берлин на назначенное совещание, его внезапно отложили на четыре дня. Прибыв в назначенное время в рейхсканцелярию, Дениц увидел там гросс-адмирала Редера, окруженного сонмом технических экспертов, которые раскладывали перед Гитлером бесчисленные чертежи и таблицы в поддержку планов Редера по развитию подводного флота. Дениц, стоя в стороне, слушал их доводы, своим молчанием и отрешенностью показывая свою неудовлетворенность формой представления вопроса, особенно неадекватной подачей подлодки Вальтера. Когда его наконец пригласили высказаться, он предупредил Гитлера, что скоро подводным лодкам, которые по-прежнему большинство атак производят с надводного положения, придется отказаться от этой тактики ввиду авиационной угрозы. Но если они будут держаться под водой, то достигнут значительно меньших результатов, что серьезно скажется на ходе войны. И жизненно важно, подчеркнул Дениц, вводить в строй лодки нового типа.

Гитлер слушал внимательно, задал несколько вопросов

Редеру, за ним Деницу и погрузился в долгое молчание.

– Благодарю вас, адмирал Дениц, – произнес он наконец, – но я с трудом верю, что всю Атлантику и каждый конвой можно эффективно прикрыть с воздуха. Расстояния слишком огромны.

Он встал, отпустил вначале Редера, затем Деница и перешел к другому вопросу. На этом совещание по подводному флоту закончилось.

Летя обратно в Париж, Дениц испытывал разочарование отсутствием понимания и помощи в высших эшелонах власти. Сидя, как обычно, рядом с пилотом, он размышлял об отношениях последнего времени с Редером. Редер всегда производил на него впечатление своим умом, хотя и несколько холодным. Контакты носили более формальный характер, чем это обычно бывает у старшего по должности с его подчиненным.

«Юнкерс» пролетал над Руром. Внизу вспаханные поля чередовались с дымящими трубами и высокими и длинными отвалами шлака. Города срастались, густонаселенный район казался одним огромным городом, пронизанным лабиринтом железнодорожных линий. Дым от мириады труб висел в воздухе бурым одеялом. К счастью, здесь было мало свидетельств бомбардировок. Внизу лежала мирная, нетронутая местность. Но как долго будет это продолжаться?

Адмиралу вспомнился первый серьезный налет на Любек[91] в марте этого года. Тогда подверглись бессмысленному разрушению места, не представлявшие никакой стратегической ценности. В сердце этого островного города не было никаких фабрик, в качестве цели, выбранной для разрушения, оказался один из красивейших средневековых городов. Пламя тогда охватило церкви Святой Марии и Святого Петра, кафедральный собор Генриха Льва. Пилот Деница пролетал на следующий день над горящим городом: высокие купола горели, как гигантские свечи, это было символом века, который не останавливается ни перед чем, не имеет за душой ничего святого, охвачен вспышкой нечеловеческой ненависти. Все знали, что люфтваффе было не в состоянии предотвратить такие атаки или дать адекватный ответ на них. Толстый рейхсмаршал сам себя обманул своим хвастовством.

Звук «юнкерса» раздавался теперь над Вогезами. Пилот набрал большую высоту. Плотная пелена облаков внезапно разошлась, чтобы открыть покрытые лесом горы и глубокие долины с деревнями, церковными шпилями и извилинами речушек. Внезапный сильный порыв ветра заставил самолет забраться в более спокойный слой воздуха, и он оказался над морем белых облаков, растянувшихся над землей, словно

бесконечная белая пуховая перина.

Сидя в тесном кресле, Дениц размышлял о явном безразличии гросс-адмирала к подводному флоту. Как член штаба адмирала Хиппера в битве при Ютландии он, конечно, был великим мореманом, и, безусловно, не его ошибка, а скорее личная трагедия в том, что начало войны застало флот лишь наполовину построенным, что в строю не было ни одного тяжелого корабля. Похоже, он никогда в действительности не понимал, что единственным эффективным средством борьбы с противником на море являются подводные лодки – классическое оружие более слабой морской державы. Дениц всегда запрашивал больше, чем Редер мог дать, и исходил при этом из потребностей всего флота. У гросс-адмирала были устойчивые взгляды на цели и пределы расширения флота, и его невозможно было сдвинуть с этих позиций. С самого 1941 года их фундаментальные разногласия стали причиной трений в отношениях между ними. Этих людей, разных по характеру, трудно было свести вместе, как смешать масло с водой, и только твердый дисциплинарный кодекс отношений старшего с подчиненным позволял им сотрудничать.

Несмотря на эти разногласия, Дениц надеялся, что рост успехов подводных лодок в 1942 году приведет к улучшению в их отношениях, а они, напротив, стали постепенно ухудшаться еще больше. Теперь, осенью третьего года войны, когда в море находилось не более двадцати или около того лодок, тоннаж потопленных судов неуклонно рос в сторону миллионной отметки. А что могло бы быть при сотне лодок, о которой Дениц просил еще в мирное время! Снова, как и в Первую мировую войну, противнику дали возможность укрепить свою оборону. Была упущен великий шанс, да еще с видами на победу. Теперь у Германии оставалась одна надежда – завести войну в тупик, с тем чтобы обе стороны пошли на компромиссный мир. Но чтобы добиться даже этого, требовалось полное напряжение сил, и здесь не было места для взаимных претензий.

В поле зрения адмирала попал темное пятно, которое быстро увеличивалось, становясь похожим на тумбу для швартовки на пирсе – это была вершина Эйфелевой башни, высившейся над облаками. Слава Богу, опять дома, невольно подумал адмирал, когда самолет заскользил вниз в вате облаков и стал делать круг для захода на посадку. Он действительно словно прибывал домой, когда всякий раз возвращался в Париж. Здесь располагался его штаб, здесь находился круг лиц, которые, как и он, думали о том, как помочь пождать подводным лодкам. Здесь царила атмосфера напряженной работы и преданности своему

делу, отсюда он мог вступать в контакт с теми, кто находится далеко в море, кто несет на себе основную тяжесть сражения.

* * *

Дениц надеялся, что его просьба ускорит строительство новых лодок, лучших и более быстрых, однако вскоре ему пришлось убедиться в обратном. Его просьба взывала у главнокомандующего ВМФ совершенно неожиданную реакцию в форме короткого письменного приказа. Согласно этому приказу, командующему подводным флотом отныне запрещалось заниматься техническими проблемами, а ограничиться себя оперативными вопросами. На приказе имелась собственноручная подпись гросс-адмирала с первой огромной «R» и последующими точно выведенными строчными буквами.

Дениц послал за Годтом и подвинул ему через стол бумагу с текстом приказа.

– Что бы вы сделали с этим? – сказал Дениц.

Капитан 1 ранга Годт внимательно прочел приказ, лицо его стало красным.

– Гросс-адмирал, кажется, не понял ваших шагов, – наконец промолвил Годт.

– Приказ невыполним, – со злостью произнес Дениц. – Я не могу выполнить его, это невозможно. Каждый божий день я занимаюсь техническими вопросами насчет ремонта, подготовки, замен оборудования, испытаний. Как я могу знать, что лодка готова к выходу в море, если я не буду поддерживать связи с доками? – И Дениц взял телефонную трубку.

– Это адмирал. Дайте мне адмирала Шульте-Ментинга[92] в Берлине. – Некоторое время трубка молчала, потом на другом конце линии послышался голос. – Шульте-Ментинг? Это Дениц. – Адмирал постарался говорить ровным тоном. – Я сегодня получил личное распоряжение от главнокомандующего. – Дениц взял приказ, нетерпеливо разгладил его на столе и громко прочел, добавив: – Передайте, пожалуйста, гросс-адмиралу, что я не могу подчиниться приказу. Я самое меньшее должен держать под контролем все, что делается в доках и на оружейных складах. – На этом Дениц положил трубку. – Ну, Годт, если бы я был на месте Редера, я, вероятно, снял бы за это командующего подводным флотом. Но посмотрим, что выйдет.

Но Берлин молчал, и несколько недель Дениц продолжал работать как прежде. Потом уже, поздней осенью, в разгар очень сложной операции с участием подводных лодок, действовавших в

водах Гибралтара,, случилось нечто такое, что, казалось, должно было привести отношения между Деницем и его главнокомандующим к предельной точке напряженности: от Редера снова поступила директива, на этот раз следующая:

«Я решил реорганизовать подводный флот, поскольку он сегодня слишком велик, чтобы им управлял один человек. Подробности новой схемы – в прилагаемом плане, который должен быть введен в действие без существенных изменений. Но если командующий подводным флотом имеет какие-либо рекомендации или поправки относительно деталей, он может сделать свои предложения».

При новой организации нынешний командующий подводным флотом сохранял командование операциями в Атлантике, а подготовка подводников и укомплектование лодок на базах отводилось адмиралу в Киле, который командовал балтийским театром военных действий.

Дальше Дениц не стал читать: он кипел от гнева. Этот план, если его воплотить в жизнь, означал бы расчленение подводного флота и принесение в жертву единственного инструмента, с помощью которого ВМФ мог надеяться повлиять на достижение компромиссного мира. Адмирал Гузе, командующий балтийским ТВД, ничего не понимал в подводных лодках, и было жизненно важно, чтобы весь подводный флот оставался под командованием одного опытного командующего. Эффективность подводного флота зависела от единства. Она зависела от тесной координации между теми, кто проходит подготовку, и теми, кто воюет, координации, при которой офицеры с богатым боевым опытом могли бы периодически передавать его молодым подводникам. О любых новых явлениях в войне на море почти ежедневно сообщалось в центры подготовки, где эти явления подвергались оценке и анализу. Оперативные базы и базы подготовки были как бы конечностями одного организма. Организация подводного флота начиналась с нуля и выросла до размеров потребностей текущего дня. Условия подготовки подводников были максимально приближены к боевым. Такая организация дела доказала свою действенность на практике, она сводила до минимума вероятность потерь. Теперь это связующее звено должно было порваться – как раз на гребне успеха, что само по себе доказывало правильность существующей организации. И такую резкую перемену, урезывавшую полномочия Деница, собирались произвести, не спрашивая его совета. Дениц не был готов смириться с таким решением и написал письмо начальнику штаба гросс-адмирала, в котором изложил недостатки и неизбежные отрицательные последствия нового предложения и

добавил, что если гросс-адмирал будет настаивать на этом решения, то он, Дениц, немедленно попросит освободить его от его должности.

Годт, которому показали это письмо, побоялся, что ни один из адмиралов не пойдет на попятную, а это приведет к уходу Деница. Он по собственной инициативе посетил капитана 1 ранга Путткамера, военно-морского адъютанта фюрера, и предупредил его о критической ситуации, рассчитывая на вмешательство, в случае необходимости, самого Гитлера.

Но кризиса удалось избежать. Начальник штаба показал письмо Редеру. Гросс-адмирал прочел его, и новая директива была отменена.

ГЛАВА 6
ИЗ АРКТИКИ – В ЧЕРНОЕ МОРЕ

Атлантика была ареной наиболее решительной подводной войны, но это не должно заслонять от нас того факта, что и в других морях подводным лодкам приходилось вести тяжелую борьбу с превосходящими силами противника.

Двадцать лодок, которые забрали у Деница для операций на севере, были потеряны для сражения в Атлантике. Эти лодки, носившие на рубке отличительный знак в виде белого медведя, базировались в Бергене и Тронхейме, Нарвике и Киркенесе, вели трудную и неблагодарную войну против конвоев, направлявшихся в Россию. Их зоной действия были воды от Шпицбергена до мыса Нордкап, от Новой Земли до южной границы паковых льдов, в суровых условиях, когда летом постоянно было светло, а зима представляла собой нескончаемую ночь. Здесь природа с ее жестокими штормами, льдом, туманом и снежными зарядами была союзницей противника. Свет или его отсутствие тоже были всегда против лодок. Летом они не могли атаковать по ночам, зимой не могли атаковать днем. Их целями были американские конвои, доставлявшие помощь по ленд-лизу в самые северные части России – Мурманск и Архангельск, где Гольфстрим обеспечивал незамерзающий вход в порты.

Операции проходили во взаимодействии с люфтваффе – как это делали и их товарищи в Средиземном море. Они выслеживали конвои, передавали сведения для авиации, а затем становились отдаленными свидетелями воздушных атак, когда корпуса лодок воспринимали взрывы бомб. Команды подводных лодок проводили месяцы и годы в арктических пустынях или на изолированных от мира стоянках среди голых или заснеженных скал. Отпуска на родину были редкостью, но какое это было удовольствие проехать через зеленые и приятные ландшафты своей страны. К концу войны некоторые подводники провели по четыре года на холодном севере.

* * *

Осенью 1942 года шесть «каноэ» прибыли из Готенхафена в Киль, где их поставили в доки и разобрали. Но не на металлолом, как могли бы подумать многие, видя, как извлекают аккумуляторные батареи, дизели и электромоторы, демонтируют

боевые рубки. Напротив, их готовили к самому невероятному путешествию – через Европу.

Вначале пустые корпуса погрузили на баржи и отбуксировали их через Кильский канал и по Эльбе до Дрездена, оттуда по суше доставили в город Ингольштадт на Дунае, где их снова погрузили на баржи и отбуксировали в румынский город Галац. Там на временной базе их снова собрали, а дальше они своим ходом попали в Констанцу, где составили черноморскую флотилию. Этой маленькой флотилии под командованием лейтенанта Розенбаума, состоявшей из пятисот человек и шести «каноэ», было поручено топить русские суда на прибрежных линиях.

Первым в поход вышел лейтенант Шмидт-Вайхерт на «U-9» в январе 1943 года. Здесь был совсем другой тип войны, не как в других водах. Здесь не было грандиозных битв с конвоями, как в Атлантике, не было борьбы с бесконечными ночами и с нескончаемыми днями, как на Крайнем Севере, не было игры в прятки с вездесущими самолетами и эсминцами, как в Средиземном море. «Каноэ» проводили б'ольшую часть времени, отлеживаясь на грунте и прислушиваясь. Всплывали на перископную глубину лишь тогда, когда слышали приближающийся шум винтов крошечных конвоев, состоявших обычно из пары транспортов, ходивших между Батуми и Новороссийском при сильном авиационном и надводном прикрытии. Этот тип войны был монотонным из-за своего однообразия, успехи были незначительны. Только через год, обнаружив за это время двадцать конвоев, лейтенант Флайге на «U-18» сумел заработать Рыцарский Крест.

Когда базу в Констанце пришлось оставить из-за наступления русских, три лодки были затоплены в порту лейтенантом Петерсеном, который стал командовать флотилией после гибели в авиакатастрофе лейтенанта Розенбаума. 10 сентября 1944 года три другие лодки были затоплены командами близ турецких берегов, поскольку о прорыве через Дарданеллы не могло идти и речи. Команды были интернированы турками – и «черноморская флотилия» перестала существовать. А с ней – и последние «каноэ».

ГЛАВА 7
СЧАСТЛИВЫЙ ЖРЕБИЙ
(октябрь – ноябрь 1942 г.)

Сосредоточение большого числа грузовых судов в британских и американских портах в октябре 1942 года не ушло от внимания разведки германского ВМФ. Тогда ходило много слухов о готовящемся открытии в любой момент второго фронта. Удар состоялся в ранние часы 8 ноября под Касабланкой, Ораном и Алжиром, и стало очевидно, что Союзники обманули противника. [93]

В действительности немцы ожидали удара в Африке, но полагали, что это произойдет в районе Дакара, на побережье Сенегала. Несколько «волчьих стай» собрались у Азорских островов, чтобы атаковать неприятельский флот вторжения на переходе. Но противник не стал высаживаться в Дакаре, а вошел в Средиземное море и высадился в Марокко.[94] При этом ему выпал такой подарок фортуны, каких не было за всю войну. Вследствие недостаточного немецкого патрулирования в воздухе семь конвоев благополучно и незамеченными преодолели Атлантику. Немцы пришли к выводу, что концентрация многочисленных судов предшествует прохождению исключительно крупного конвоя на Мальту и соответственно расположили на позициях свои лодки.

Однако затем гигантский конвой, сопровождаемый мощным эскортом, внезапно раскололся, повернув вправо, к африканскому берегу, и первые волны десантных кораблей через волны прибоя подошли к берегу. Только после того как выяснились истинные намерения Союзников, б'ольшая часть лодок, патрулировавших в Атлантике, были спешно переброшены к Гибралтару, чтобы атаковать вторую волну судов с подкреплениями, в то время как лодки, находившиеся в Средиземном море, устремились к местам высадки. Стало ясно, что судьба Италии и германских позиций в Средиземноморье зависит от исхода операции «Факел» – таким было кодовое название операции по высадке Союзников. И подводные лодки сделали все, чтобы зажечь свои факелы, но подводная лодка – это корабль не на все случаи жизни. Они могут охотиться за противником, добиваться тут и там индивидуальных успехов. Они могут, полагаясь на удачу и отвагу, связывать действия обороняющихся и расстраивать планы противника – как это сделал Хенке на «U-515», который потопил лайнер «Серамик» с войсками. Одно дело наносить удары по десантным силам, а

другое – предотвратить высадку. Хотя Кальс на «U-130» и Хенке добились определенных успехов, атакуя суда с материальными и людскими подкреплениями, они добились этого у атлантических берегов Марокко, а воды Гибралтара были опасны более чем когда-либо для лодок, особенно крупных. 26 ноября Дениц получил разрешение от адмиралтейства отозвать лодки в открытый океан, где группе было присвоено наименование «Западная стена».

Возобновление обычных действий на атлантических судоходных линиях быстро оправдало себя. Хотя противник располагал теперь базировавшейся на суше авиацией с радиусом действия 800 миль, в августе 1942 года «морские волки» уничтожили 108 судов общим водоизмещением более полумиллиона тонн, а в сентябре – 98 судов в 485 000 тонн, согласно британским статистическим данным.

В сентябре, как мы теперь знаем, британцы отправили в составе эскорта конвоя вспомогательный авианосец со старыми самолетами «суордфиш», и в том же самом месяце начала работать во взаимодействии с авиацией группа охотников за подводными лодками, которая добилась тогда же первых успехов. Тем не менее в октябре немцы потопили 93 судна водоизмещением более чем в 600 000 тонн, а в ноябре по германским оценкам было потоплено судов общим водоизмещением около миллиона тонн, а по британским – 117 судов водоизмещением в 700 000 тонн.

Эти цифры напомнили критические дни 1917 года, и Черчилль счел необходимым создать комитет по координации борьбы Союзников с подводными лодками, на первом заседании которого присутствовали начальник штаба ВМФ адмирал Дадли Паунд и начальник штаба ВВС маршал авиации Чарльз Портал – факт, свидетельствовавший о том, что борьбе с подводными лодками придается приоритетное значение.

Только за три штормовые ночи ноября один конвой потерял пятнадцать судов. В декабре потери снизились до 61 судна водоизмещением в 336 000 тонн, но это было слабым утешением для противника, потому что в последние дни 1942 года двадцать германских подводных лодок потопили четырнадцать судов в сражении с ньюфаундлендским конвоем, которое длилось четыре ночи.

Погода в эту четвертую зиму войны была в основном хуже, чем в предыдущую зиму – 116 штормовых дней из 140! Британцы с их врожденным чувством моря отнесли уменьшение потерь в этот период на счет плохой погоды, а не на улучшение их противолодочной обороны. Потери Союзников в 1942 году

оказались достаточно серьезными, хотя и меньше тех цифр, что были опубликованы в Германии. Согласно этим цифрам, подводные лодки потопили судов общим водоизмещением в шесть с четвертью миллиона тонн – почти в три раза выше, чем в 1941-ом. Потери же подводных лодок возросли далеко не в равной пропорции.

Постоянное усиление британских сил противолодочной обороны явилось особенно заметным в Бискайском заливе и в водах к северу от Британских островов. Противник постоянно держал в этих водах специальные противолодочные группы, а небо кишело самолетами. Самолеты, патрулировавшие над Атлантикой, залетали так далеко, что в океане оставался небольшой клочок акватории, где лодки могли беспрепятственно всплывать на поверхность, но и этот пробел уменьшился, после того как противник стал применять для охраны конвоев вспомогательные авианосцы.

Главной проблемой, появившейся еще годом раньше, было не обнаружение конвоев, а то, как к ним пробиться через плотный заслон из самолетов и надводных кораблей эскорта, которые сопровождали конвой с момента его выхода из порта до момента прибытия в порт назначения. Что мог сделать командир замеченной с самолета лодки, если с самолета сразу поступал сигнал конвою двигаться в обход? А после погружения лодки летчик сбрасывал в море мешки с краской, чтобы пометить для противолодочных сил место ее погружения.

* * *

Противник получал плохие новости из Южной Атлантики. В октябре 1942 года группа из шести подводных лодок неожиданно объявилась под Кейптауном, и результаты их охоты напомнили времена «золотого века». Мертен на «U-68» потопил девять судов водоизмещением в 61 600 тонн, Эммерманн на «U-172» – девять судов водоизмещением в 59 800 тонн, Витте на своей «U-159» пришел от берегов Бразилии, потопив десять судов водоизмещением в 55 900 тонн, Поске на «U-504» потопил шесть судов на 36 500 тонн, Гизе на «U-177» – восемь на 49 300 тонн, Тют на «U-181» – двенадцать маленьких судов общим водоизмещением в 38 400 тонн, а Иббекен на «U-178» потопил шесть судов водоизмещением 47 100 тонн и повредил шеститысячник. Зобе, командовавший подводной лодкой «U-179», одним из первых «подводных крейсеров» потопил одно судно и затем пал жертвой двух эсминцев.

Кремер на «U-333 находился в это время на позиции под Фритауном, надеясь прорваться в порт и атаковать там транспорты, о которых было известно, что они там. Он прошел линию изобаты в пятьдесят морских саженей,[95] когда вдруг из темноты показался британский корвет «Крокус» и пошел на лодку. Корвет открыл огонь, град металла обрушился на друг другу, вокруг Кремера со стоном попадали члены команды, несшие вахту на мостике.

Кремер скомандовал:

– Одеть спасательные жилеты! Приготовиться покинуть корабль!

Но тут корвет своим форштевнем налетел на корму лодки и на несколько мгновений подмял корму под себя. И все же винты вращались, лодка сохранила способность двигаться полным ходом, руль слушался, прочный корпус остался неповрежденным, лодка сохраняла плавучесть.

На мостике стоял один Кремер, хотя и серьезно раненый: в левую руку попала пуля, осколками было поражено все тело. Обливаясь кровью, он продолжал отдавать команды рулевому и на машины, резко меняя курсы, но это дало лишь временную передышку, и скоро вокруг стали падать снаряды. Кремер понял, что только погружение может спасти лодку. Он сбавил ход и притворился «подбитой уткой», чтобы спровоцировать противника на новый таран. Но как только корвет стал приближаться, Кремер приказал дать полный ход. «Крокус» проскочил мимо и остался за кормой, теперь ему надо было разворачиваться. Вот когда лодка получила шанс.

– Срочное погружение! – скомандовал Кремер.

Он сам не знал, как спускался по трапу, как задраил рубочный люк. В центральный пост, где было полно воды, он спустился в полубессознательном состоянии, там лишился чувств и пришел в себя, лишь услышав взрывы глубинных бомб вокруг лодки, лежавшей на грунте. Старший помощник и шесть матросов погибли, командир и помощник были тяжело ранены, и подводная лодка оказалась в руках совсем молодого офицера и боцмана.

– Продуйте балласт! – сказал Кремер. – Нам надо до рассвета уйти отсюда.

Лодка осторожно всплыла на поверхность, юный офицер и боцман выскочили на мостик. «Крокус» находился на почтительном расстоянии и ощупывал море прожектором – искал, очевидно, спасшихся с лодки. Лодка медленно развернулась и пошла в сторону от корвета, в темноту ночи. Прошло долгое время, прежде чем они решились перейти на дизеля. Корвет все

продолжал поиски, пуская осветительные ракеты.

Пока моряки производили мелкий ремонт, семеро их товарищей были преданы морю, молитву прочитал механик. «U-333» доложила обстановку своему адмиралу, и поступил приказ на рандеву с Вильямовитцем, «U-459», с тем чтобы к ним на борт перешел врач и заменили раненых. Взяли курс точно на север, ночью шли в подводном положении, а днем лишь на перископной глубине, потому что кормовые торпедные аппараты на большей глубине давали слишком сильную течь. В течение четырех дней подводникам удавалось поддерживать жизнь в Кремере и старпоме. Кремер умирал от потери крови, но в момент наступления кризиса рядом с ним очутился врач с «U-459», и он оставался с ним до прихода лодки в Ла-Рошель, где Кремера доставили в госпиталь и в конечном итоге спасли.

Но история о том, как Кремер по прозвищу «Али» ушел под Фритауном от орудийного огня, глубинных бомб и тарана со стороны «Крокуса» – это только часть опасных приключений, которые выпали на долю подводников в тех водах.

Действуя в тумане против конвоя близ Азорских островов, другая подводная лодка наскочила в надводном положении на эсминец и подверглась тарану. Ситуация казалась безнадежной. Командир уже приказал:

– Надеть спасательные жилеты! Приготовиться оставить корабль!

Приказ был тут же исполнен младшим офицером и матросом, находившимися на мостике, которые, когда эсминец своим острым форштевнем врезался в корму лодки, прыгнули за борт, не ожидая дальнейших приказаний, считая, что лодка обречена. Вынырнув и оглядевшись по сторонам, они увидели, что лодка, с зияющей пробоиной в корме, стремительно погружается и в то же время эсминец, с сильным креном и развороченной носовой частью, «отползает» в сторону, винты его наполовину хватают воздух. Через несколько секунд эсминец исчез в тумане.

Волны неспокойного моря швыряли офицера и матроса туда-сюда. Может, корвет вернется, чего не бывает? Но туман сгущался, и не было видно ничего кроме волн.

У матроса отказали нервы, он стал кричать, звать на помощь. Офицеру, сделанному из более крепкого теста, удалось успокоить товарища. Некоторое время они держались на воде в молчании.

– Бесполезно, – сказал матрос, – мы все равно утонем, сейчас или позже. Уж лучше сразу.

– Сейчас не холодно, – ответил офицер. – Я могу держаться и не собираюсь тонуть раньше времени.

Они проплыли какое-то расстояние. Ветер усиливался,

рассеивая туман, который мелкими каплями опускался на море. Внезапно в просвете тумана они увидели темный предмет, двигавшийся прямо на них – спасательный плотик. С трудом они добрались до него и вскарабкались на покрытый рачками и ракушкой борт. Плот, очевидно, принадлежал какому-то погибшему судну и долго проплавал в океане в полупогруженном состоянии, но их двоих он держал. По мере наступления темноты волны становились все выше и выше, они кидали плот из стороны в сторону. Острая ракушка рвала одежду, царапала ноги и руки. Оба были голодны и изможднены. Дважды плот переворачивался, и оба раза офицеру удавалось заставлять своего впавшего в апатию товарища снова взбираться на плот. На третий раз, однако, попытка не удалась и офицер остался один.

С первыми утренними лучами ветер снова посвежел. Вокруг видны были лишь высокие волны с пенными гребешками. Сильной волной плот вырвало из-под офицера. Когда офицера вознесло на гребень волны, он увидел плот в десятке метров и понял, что ему уже не догнать плот, и стал дожидаться конца.

Но что это? Внезапно на расстоянии броска камнем океан раздался – и на поверхности появилась подводная лодка! Случилось нечто небывалое и невероятное. На всем бескрайнем пространстве Атлантического океана лодка выбрала точку на поверхности, где тонул человек.

Командир поднялся на мостик и оглядел горизонт. Он уже готов был дать команду пустить дизеля, когда услышал слабый крик и увидел человека, прыгающего на волнах как поплавок. Он тут же развернул лодку и подобрал его.

Командир дал положенное сообщение своему командующему, и на этом история, казалось бы, заканчивалась. Но в тот же вечер другая лодка передала, что потеряла двух человек, после того как была протаранена, но спаслась в результате срочного погружения. Берег назначил рандеву двух лодок, и спасшийся офицер, переселившись на свою прежнюю лодку, вскоре оправился после пережитого кошмара и направился на базу вместе со своими товарищами.

Этот необычный рассказ об игре случайностей породил множество размышлений на базах подводных лодок. Говорили, что не обошлось без особого вмешательства Всевышнего, который озаботился тем, чтобы подобрать человека в бушующем океане и возвратить его на свою маленькую подводную лодку.

ГЛАВА 8
ДЕНИЦ СМЕНЯЕТ РЕДЕРА
(декабрь 1942 – февраль 1943 г.)

К концу 1942 года пошла уже отливная волна в Сталинграде и Северной Африке, но успехи подводных лодок в борьбе против конвоев противника продолжались. Команды подводных лодок вступили в четвертый год войны с непоколебимым духом и уверенностью, что сумеют преодолеть все усиливающиеся контрмеры. Им не сообщали официальные итоги германских потерь, но они и без того знали об опасностях, которые им приходилось преодолевать, и при каждом возвращении в порт они не могли не заметить брешей в рядах своих товарищей. Очень немногие из тех, кто выходил в море в 1939 году, оставались среди них.

Дениц знал о настоящих потерях, и в августе 1942 года он получил приказ сообщить обстановку с потерями в штаб-квартиру фюрера. Эти цифры выглядели следующим образом:

Потери подводных лодок на 24 августа 1942 года

1. Материальные

Число веденных в строй ПЛ с начала войны…. 304

Число потерянных ПЛ с начала войны… 105

Среднемесячные потери… 2,9

Среднемесячные потери в процентах к действующим в море ПЛ…4,9%

2. В личном составе

Офицеры Старшины – Старшины Матросы Всего мл. командиры

Погибли… 185 184 515 1075 1959

Взяты в плен… 112 113 323 600 1148

Пропали без вести… 63 58 192 382 696

…

Всего…. 360 336 1030 2057 3803

Это было эквивалентно потере 38% действующего личного состава каждый год.

Подводники могли гордиться своими достижениями во многих водах, от Карибского моря до Западной Африки, от Арктики до Южной Атлантики. Но по мере того, как 1942 год близился к концу, они все меньше верили в то, что успехи на море смогут предотвратить кризис в высшем командовании,

который напрямую затронет и их командующего.

22 декабря Гитлер с обычным вниманием заслушал сообщение адмирала Редера о ситуации в Средиземноморье. Когда Редер обратил внимание Гитлера на серьезную нехватку стали для военно-морского строительства, фюрер проявил понимание и подробно объяснил причины, мешающие ему выделить больше средств на эти цели. Проконсультировавшись перед этим со Шпеером, он не видел ближайших перспектив помочь флоту, но выразил надежду на лучшее будущее. Все его поведение свидетельствовало о наличии у него доброй воли. Хотя Гитлер любил напрямую контролировать все и вся, он редко вмешивался в военно-морские вопросы, глубоко уважая ум и проницательность Редера. Гитлер рос и воспитывался вдали от моря и морских дел и не понимал этой темы и не чувствовал себя уверенно в ней. «На суше я герой, а в море трус», – однажды сказал он.

Отношения между главой государства и командующим флотом были откровенными и прямыми, но такое положение не сохранилось до конца года. После нового года планировалась объединенная атака подводных лодок и надводных кораблей на конвой в Мурманск, подобная атаке на конвой «PQ-17» летом предшествующего года. Из-за полярной ночи участие люфтваффе исключалось, но операция «Радуга» – так ее назвали – имела перспективы на успех. Подводные лодки обнаружили конвой, и тяжелый крейсер «Адмирал Хиппер» с «карманным» линкором «Лютцо» и шестью эсминцами вошли в соприкосновение с конвоем утром 31 декабря.

На этом отрезке конвой сопровождался только пятью эсминцами, двумя корветами и тральщиком, но, нанеся во мгле серию ударов по превосходящим немецким силам, эсминцы долго не дали германским кораблям подойти к конвою, а тем временем на поле боя появились британские крейсеры «Шеффилд» и «Ямайка». За три дня до этого они из-за плохой погоды разошлись с конвоем и на момент начала сражения находились в двадцати пяти милях севернее. Следуя строгому приказу избегать всякого столкновения с превосходящим или равным по силам противником, командующий германским соединением прекратил операцию. До этого был потоплен британский эсминец «Акатес», большинство других кораблей получили более или менее серьезные повреждения. С германской стороны был сильно поврежден «Хиппер» и потоплен один эсминец. Конвой достиг пункта назначения, не потеряв ни одного транспорта, потому что у подводных лодок атака тоже не вышла.

Операция «Радуга» оказалась провалом немцев и победой

противника, потому что главная задача – уничтожение транспортов конвоя оказалась невыполненной. Нехватка кораблей заставляла германское военно-морское командование ставить безопасность кораблей превыше других соображений.

У Гитлера создалось впечатление, что и на море Германия терпит поражение – на фоне горестных сообщений из Сталинграда и Северной Африки. Его реакция на известие о срыве операции оказалась более решительной, чем того требовали факты. Утром новый офицер связи со штаб-квартирой Гитлера вице-адмирал Кранке из адмиралтейства информировал Гитлера о предстоящей акции, а к полудню сообщил о ее окончании. С лодок сообщили, что «в арктических сумерках не видно ничего, кроме красных всполохов», и из этого путаного сообщения сделали вывод, что акция оказалась успешной. День шел к вечеру, и надежды росли, но новых сообщений все не поступало. Корабли, находившиеся в море, молчали в эфире, чтобы не обнаруживать своих позиций. Гитлер ждал с возрастающим нетерпением. Победа на море на рубеже лет компенсировала бы ему печальные новости из Сталинграда.

Первые определенные сообщения пришли поздно вечером, когда агентство Рейтер передало, что конвой Союзников без потерь ушел от нападения германских сил в Арктике и что один германский эсминец был потоплен, а другой поврежден. Мучаясь от неуверенности и озлобленный молчанием германского соединения, Гитлер велел Редеру, чтобы тот приказал кораблям отчитаться, но гросс-адмирал отказался: радиомолчание должно было соблюдаться при любых обстоятельствах. И Гитлеру пришлось ждать всю ночь, до Нового Года «Хиппер» так и не бросил якорь в своей норвежской базе.

Но теперь пришло время новых неприятностей. Где-то между Тронхеймом и штаб-квартирой Гитлера нарушилась связь на линии буквопечатающих телеграфных аппаратов, и в результате сообщение не смогло поступить к дневному совещанию. Гитлер был вне себя от гнева.

– Это скандал! – кричал он, – В течение целых суток после операции главнокомандующий не имеет никаких сообщений, в то время как британцы сообщили о своем успехе на весь мир.

Еще не отойдя от гнева, он приказал вице-адмиралу Кранке направить телеграмму в соединение, с тем чтобы оттуда доложили немедленно. Тут же он отпустил нелицеприятные слова о бесполезности крупных кораблей и неспособности и отсутствии инициативности у высших военно-морских офицеров. Вице-адмиралу Кранке пришлось воздержаться от каких-либо объяснений.

Сообщение об операции, наспех составленное, пришло после полудня. На вечернем совещании Гитлер разразился новыми обвинениями. Он напомнил присутствующим, что совсем недавно ему пришлось решать спор между Герингом, Кессельрингом и Редером о том, кто должен иметь приоритет в использовании морских транспортов в Средиземном море. Соперничество между видами вооруженных сил, казалось бы, было ликвидировано, но теперь, похоже, возобновилось с новой силой, как боль плохо залеченной раны. Гитлеру до смерти надоели склоки в штаб-квартире и неудачи на фронтах. Что касается ВМФ, то он выведет из его состава бесполезные громадные корабли и отправит их на металлолом! Это неэкономично – использовать крупные корабли для достижения целей, которые бомбардировщики могут осуществить меньшей ценой! А сталь с больших кораблей пригодится для выполнения четырехлетнего плана!

В эту ночь он диктовал план передачи на металлолом больших кораблей, и он должен был войти в официальный «Военный дневник» в качестве беспрекословного приказа. От Редер Гитлер потребовал представить доклад, но Редер спокойно спросил, нельзя ли подождать до тех пор, пока он полностью не ознакомится с ситуацией. Редер прекрасно понимал, что Гитлер заводит себя в бесцельном и ненужном гневе, который не успокоить несвоевременными замечаниями вице-адмирала Кранке. Надо было дать фюреру время успокоиться. Когда он наконец представил 6 января свой доклад, он не знал, что Геринг уже воспользовался случаем, чтобы подчеркнуть ценность эскадрильи люфтваффе, которая предназначалась для единственной цели – охраны бездействующих кораблей.

Главнокомандующий ВМФ вкратце описал свою беседу с фюрером, которая состоялась в «Вольфсшанце» – «Волчьем логове» – штаб-квартире под Растенбургом в следующих словах:

Фюрер полтора часа говорил о роли прусского и германского флотов с момента их зарождения. Германский флот первоначально планировался по образцу британского флота, но показал свою неэффективность в войнах 1864, 1866 и 1870 годов… В Первую мировую войну жизненно важной частью флота оказались подводные лодки, и они должны рассматриваться столь же важными и в этой войне. В последней войне флот дальнего действия не добился ничего достойного упоминания. Было модным валить все на кайзера, но такое отношение несправедливо. Настоящая причина состоит в том, что флоту не хватало способных людей, готовых воевать независимо от поддержки со стороны кайзера или ее отсутствии…Революция и

затопление флота в Скапа-Флоу ничего не добавили репутации флота. Флот заботился о том, чтобы атаковать только при равенстве сил с противником. Армия не действует по такому принципу. Как солдат, фюрер ожидал, что его корабли, раз уж начали сражение, будут биться до конца. Нынешняя критическая ситуация требует, чтобы все боеспособные силы были брошены в бой, и он не может позволить, чтобы эти большие корабли месяцами простаивали на якоре…До настоящего времени всю тяжесть борьбы несли на себе малые корабли. Когда большие корабли выходят в море, им нужен эскорт из малых кораблей. Не большие корабли охраняют малые, а наоборот…Крупные орудия с больших кораблей следует поставить на берегу для береговой обороны. Поставленные там, где можно ожидать крупномасштабных атак противника, эти морские орудия смогли бы эффективно препятствовать высадке…Не следует рассматривать это как признак упадка, если фюрер решит пустить большие корабли на слом…

Флоту следует изучить следующие вопросы: Где на земле корабельные орудия могут быть поставлены с наибольшей пользой? В каком порядке должны разоружаться корабли? До какой степени может быть расширена и ускорена программа строительства подводных лодок, если большие корабли будут выведены из числа строевых? Главнокомандующий ВМФ должен будет представить меморандум по этим пунктам. Это будет весьма важно и внимательно рассмотрено фюрером…

Редера задело за живое грубое попрание Гитлером дела всей его жизни. Он был неготов спорить о плюсах и минусах, не собирался он и брать на себя труд – ему и не дали ни малейшей возможности – отметить ошибки и неправильные постановки вопросов, содержавшиеся в этой 90-минутной тираде. Когда Гитлер наконец закончил говорить, Редер попросил о приватной беседе, после чего фельдмаршал Кейтель и две стенографистки вышли. Не успела закрыться за ними дверь, как Редер заговорил, тщательно подбирая слова.

– Поскольку вы весьма ясно показали в вашей речи, мой фюрер, что не согласны с тем, как я веду дела военно-морского флота, я прошу, чтобы мне разрешили уйти с этого поста, потому что я не могу исполнять свою задачу, если не располагаю вашим полным доверием. Я хотел бы добавить, что мне почти шестьдесят семь, и поскольку мое здоровье оставляет желать лучшего, то замена меня более молодым и сильным человеком была бы целесообразной и логичной…

Не успел Редер закончить, как Гитлер сделал успокоительный

жест.

– Господин гросс-адмирал, – поспешно сказал он, – я никогда не собирался обвинять весь флот, я только хотел дать критику в адрес больших кораблей. Возраст моих сотрудников не имеет для меня значения, как я это часто показывал. Ваша отставка в настоящий момент означала бы, что мне пришлось бы взвалить на свои плечи еще одну тяжелую ношу.

Здесь наступила пауза. Гросс-адмирал слишком хорошо знал, что лежит за этими словами Гитлера: переживания за Сталинград, где идет тяжелая битва и где поражения можно ждать в любой момент, и по поводу серьезной ситуации в Средиземноморье.

Так как Гитлер продолжал хранить молчание, Редер продолжил:

– Все равно после того, как вы говорили со мной в присутствии свидетелей, я не могу оставаться на своем посту, ибо мой авторитет подорван и будет подорван тем более, если флот будет разоружен. 30 января – десятая годовщина вашего прихода к власти. Это была бы подходящая дата для того, чтобы я получил от вас отставку. Такое решение выглядело бы вполне естественным и устранило бы всякие подозрения относительно разногласий между нами.

Гитлер уставился в одну точку, губы его сжались. После паузы он поднял голову и сказал:

– Очень хорошо. Я согласен. Пришлите мне имена двух офицеров, которых вы считаете подходящими на ваше место.

Вот так случилось, что, к его полному удивлению, адмирал Дениц в Париже услышал междугородный звонок от гросс-адмирала. Со времени начала войны это был всего лишь второй случай, когда они разговаривали по телефону. Но если сам звонок был неожиданным, то услышанные Деницем слова оказались вдвое более неожиданными, когда, вначале доверительно сообщив, что собирается в отставку, Редер сказал:

– Я намерен рекомендовать адмирала Карлса[96] и вас, Дениц. Пожалуйста сообщите мне в течение двадцати четырех часов, готовы ли вы физически занять мой пост.

Раздался щелчок, и линия замолчала. Дениц механически положил трубку на рычаг.

* * *

Гитлеру был предложен выбор между адмиралами Карлсом и Деницем и он выбрал последнего. 30 января 1943 года Деницу было присвоено звание гросс-адмирала, и под его командование

был поставлен весь ВМФ. Тем временем Редер, которого сделали генеральным инспектором ВМФ, представил Гитлеру документ объемом в пять тысяч слов, тщательно подобранных. Это было его последнее обращение к Гитлеру.

«Разоружение флота, – написал он, – означало бы пассивную уступку победы врагу. Это принесло бы радость врагу и разочарование нашим союзникам, особенно японцам. Это было бы расценено как признак нашей слабости и неспособности понять огромнейшее влияние военных действий на море на исход войны».

Гитлер получил этот меморандум 15 января. Через два дня адмирал Кранке позвонил в адмиралтейство и сообщил, что Гитлер по-прежнему полон решимости уменьшить надводный флот, а 26 января была издана следующая директива:

> 1. Всякие строительные и конверсионные работы на больших кораблях немедленно прекратить.
> 2. Все линкоры, «карманные» линкоры, тяжелые и легкие крейсера вывести из числа строевых – за исключением тех, которые необходимы для подготовки личного состава.
> 3. Весь военный персонал, рабочие и т.д., высвобождающиеся в результате этих мер, немедленно занять на строительстве и ремонте подводных лодок.

Секретное приложение гласило, что «ввиду его политического и психологического значения, приказ довести до сведения как можно меньшего числа офицеров». Но, несмотря на это, новость облетела флот со скоростью степного пожара. И везде, за исключением подводного флота, пошел слух: мол, это все Дениц, новая метла метет по-новому, теперь все для подводных лодок.

А морские пейзажи, висевшие во многих офицерских кают-компаниях, дали ход новой шутке: «Знаешь, что это? Это фото из Германского военно-морского обозрения за 1950 год». – «А где же корабли?» – «Здесь одни подводные лодки. И все – в подводном положении».

31 января гросс-адмирал Редер ушел из флота, которым он командовал пятнадцать лет и в хорошие, и в трудные времена и которому он отдал всю свою жизнь. Он знал, что его новая должность генерального инспектора являлась синекурой, придуманной только для того, чтобы сохранить видимость его добрых отношений с Гитлером. Удалившись в свой дом в Далеме, он стал простым свидетелем происходящего. После этого он редко искал аудиенции у Гитлера.

8 февраля – спустя лишь неделю пребывания на новом посту – в критическом тоне доложил Гитлеру об общем состоянии войны на море. Первым пунктом была война подводная. За время переезда Дениц из Парижа в отель на площади Штайнплатц в Берлине командованию подводным флотом стало известно, что конвои противника неожиданно хорошо знают о диспозициях подводных лодок в Атлантике и эффективно уклоняются от встречи с ними.

– Как это возможно? – спросил Гитлер.

– Или предательство – в отношении этого приняты все мыслимые предосторожности, – или авиапатрули, которые засекают наши силы, в то время как мы их не видим., – сказал Дениц. – Полное отсутствие авиационной разведки – слабейший фактор нашей военно-морской стратегии, и чтобы компенсировать это, нам приходится посылать больше лодок в море. А это влечет за собой ускорение ремонта и спешку с конструированием новых подводных лодок. Поэтому я прошу об освобождении от воинской службы всех людей, занятых на строительстве и ремонте подводных лодок, и сохранении всего персонала кораблей, которые обслуживают подводные лодки.

– Шпеер, мы можем сделать это? – спросил Гитлер.

– Раз это имеет очевидную важность, мы должны сделать это, – ответил министр вооружений, – но только если не будет привлечен дополнительный личный состав для восполнения потерь во флоте.

Гитлер согласился издать соответствующую директиву, как только обсудит этот вопрос с фельдмаршалом Кейтелем.

– Будьте уверены, адмирал, – добавил он, – я сделаю все что могу, чтобы помочь флоту. Что еще у вас?

Ввиду недавнего кризиса момент был неподходящим для отстаивания будущего крупных кораблей – это всегда можно было успеть попозже, – поэтому Дениц изложил Гитлеру план постепенного разоружения таких кораблей. Гитлер быстро пробежал по бумаге и вернул ее обратно.

– Мне нечего сказать, господин гросс-адмирал, – сказал он. – Вы уже знаете мою точку зрения по поводу ценности больших кораблей. Пожалуйста изложите вашу собственную в другой раз.

Дениц бесстрастно поклонился. Этим же вечером он улетел обратно в Берлин.

На следующее утро вице-адмирал Кранке зачитал Гитлеру записку с кратким изложением идей Деница: «Поскольку в последний вечер большое не обсуждалось будущее больших кораблей, главнокомандующий ВМФ считает своей обязанностью направить большие корабли в море, независимо от вероятности

успеха. В открытом море командующий соединением получит полную тактическую свободу воевать так, как он сочтет нужным, без распоряжений вышестоящих лиц. В этих условиях, однако, велик риск потерь».

Выслушав Кранке без комментариев, Гитлер ответил, что полностью согласен с этой позицией. Так был сделан первых шаг к сохранению больших кораблей. Три недели спустя, 26 февраля 1943 года, Дениц, прядя к фюреру со вторым визитом, вновь поднял вопрос о больших кораблях. Хотя позиции обоих резко отличались между собой, случилось неожиданное. Гитлер частично отозвал свой приказ о выведении больших кораблей из состава ВМФ и сдаче их на лом.

Больше эта тема не поднималась, а после этого Дениц получил свободу рук в вопросе о том, что делать с большими кораблями. Он одержал победу, и флот был спасен.

ЧАСТЬ III
Закат
1943 – 1945 гг.

ГЛАВА 1
К ВЫСШЕМУ ВЗЛЕТУ
(февраль – май 1943 г.)

В начале 1943 года и лодки, и конвои действовали в условиях самой отвратительной погоды с начала войны. Суда выбивались из строя из-за повреждений корпуса, рулей или машин, нанесенных буйством волн, а эскорты с напряжением всех нервов старались удержать их в конвое. Согласно британской статистике за январь, в Атлантическом океане, Средиземном море и у берегов Бразилии было в общей сложности потеряно 37 судов водоизмещением в 200 000 тонн. Это число включает в себя восемь из девяти судов танкерного конвоя, потопленных в семидневном сражении с подводными лодками между Тринидадом и Азорскими островами.

В главной штаб-квартире адмирал Годт и его штаб старательно отмечали маршруты некоторых конвоев в Северной Атлантике. В результате расшифровки радиограмм Союзников они, несмотря на плохую погоду, имели возможность перебрасывать подводные лодки на расчетные маршруты конвоев, так как достаточно точно знали численность того или иного конвоя, дату выхода, скорость движения, курс и порт назначения. И однако вместо получения сообщений с лодок об установлении контакта с конвое они то и дело получали свежие данные радиоперехвата, показывавшие, что конвои резко меняли свои курсы – и это случалось отнюдь не раз. Такие уходы ясно говорили о том, что противник получает весьма неплохую информацию о диспозициях подводных лодок.

Снова поднял голову призрак предательства во флотских рядах, но доказательств этому не было. Стало очевидным, что теперь как никогда более проблема обнаружения конвоев зависела от дальней воздушной разведки. Пока Дениц не знал об истинных причинах возникшей ситуации, то все, что он мог сделать, это рассредоточить лодки как можно шире в надежде обмануть противника относительно своих реальных намерений, а также увеличить шансы случайного обнаружения конвоев.

Он снова обратился к Герингу за помощью, но рейхсмаршал не вселил в него особых надежд. Тот упомянул о самолете «BV-222», который собирался выйти с завода не раньше октября 1943 года, и о «Ме-264», который, по словам Геринга, мог бы бомбить и Америку. Но когда Дениц упомянул о срочной необходимости в прикрытии истребителями Бискайского залива и

нанесении ударов со стороны люфтваффе по базам британского командования зоны проливов, Геринг ограничился лишь неопределенными обещаниями, которые, как знал Дениц из предыдущего опыта, не имели никакой цены.

В Берлин он вернулся с пустыми руками, чтобы снова бороться с ежедневными угрозами со стороны авианосцев противника, воздушными патрулями над Бискайским заливом, новыми и более мощными глубинными бомбами противника. Он в это время не знал о секретном решении Союзников, принятом в Касабланке в январе 1943 года, о придании приоритета борьбе с немецкими подводными лодками. Это решение явилось красноречивым признанием того факта, что, пока Союзники не преодолеют подводную опасность, они не могут надеяться на конечную победу. На тот момент еще не было значительных признаков того, что эта опасность может быть преодолена.

В штормовые февральские дни продолжались схватки между «волчьими стаями» и североатлантическими конвоями Союзников. В одну из особенно штормовых ночей Мюнних на «U-187», новой лодке, только три неделе как вступившей в строй и прибывшей на позицию из Киля, обнаружил конвой, разбросанный штормом по большой площади: 64 транспорта рассеялись по акватории площадью примерно в пятьдесят квадратных миль. Несмотря на крайне неблагоприятные погодные условия, Мюнних «зацепился» за край конвоя и держался за ним двое суток, посылая сигналы, в результате чего к конвою подтянулось еще двадцать лодок. Это был классический пример уроков, преподанных в школе тактического мастерства Готенхафена двумя ветеранами-подводниками – Топпом и Зуреном, которые в балтийских условиях учили тому, что может случиться в Атлантике. В ту ночь были потоплены девять судов, но три лодки – и среди них «U-187» – так и не вышли в эфир на следующее утро.[97]

Потери в феврале, как признают британцы, возросли до 63 судов водоизмещением примерно в 360 000 тонн – цифры небольшие по сравнению с прошедшим ноябрем, но выше январских на 160 000 тонн. А вот в марте подводные лодки достигли пика успехов, превзойдя, как считалось, миллионную отметку.

Цифры, которые стали доступными после войны, показывают, что потери Союзников были гораздо ниже. Помимо общей для всей войн тенденции преувеличивать в пылу борьбы успехи, здесь следует учитывать и тот факт, что в ходе войны противолодочная оборона Союзников все время совершенствовалась, и поэтому командирам подводных лодок становилось все труднее

наблюдать за результатами своих атак, особенно когда сразу несколько лодок атаковало конвой. После проведения атаки главной задачей подводной лодки было уйти от опасного преследования эсминцев эскорта. Обычно единственным свидетельством успешной атаки являлся звук взрыва торпеды. Иногда два или более командиров докладывали о победе, хотя потом оказывалось, что это была одна и та же цель. Просто каждый считал, что его выпущенная торпеда поразила цель. Дениц был в курсе этих факторов, и выдаваемые им цифры содержали некоторые скидки – не всегда адекватные – с заявленных и преувеличенных данных. Он сопротивлялся давлению со стороны министерства пропаганды давать побольше цифры, ибо уподоблял командование подводным флотом «хорошей деловой фирме, которая должна придерживаться правдивой статистики».

С 10 по 13 марта группа подводных лодок с кодовым названием «Нойланд», действуя на основе информации, полученной в результате расшифрованных сообщений, обнаружила и атаковала конвои «SC-121» и «HX-228», потопив ряд судов. Поскольку на всех лодках вполне хватало топлива и торпед, они были разделены на две группы, «Штюрмер» и «Дрэнгер»,[98] поскольку служба радиоперехвата сообщила о третьем конвое, «HX-229», который вечером 13 марта находился в центре Атлантического океана и держал курс на восток. Группе «Дрэнгер» было приказано атаковать конвой, а группе «Штюрмер» и еще одной, «Раубграф», – искать конвой «SC-122», который также засекла служба радиоперехвата.

Утром 15 марта одна из лодок группы «Раубграф» сообщила, что обнаружила конвой – в тот самый момент, когда расшифрованный радиосигнал противника поступил командованию подводного флота. И тут возникла совершенно новая ситуация, после того как стало ясно, что конвой «SC-122» из Галифакса, который было приказано атаковать группе «Дрэнгер», на самом деле идет не на восток, а к восточному берегу Ньюфаундленда, чтобы обойти опасный район. Поэтому группе «Дрэнгер» было приказано соединиться силами с группами «Штюрмер» и «Раубграф» – что составляло вместе около сорока лодок – и атаковать. К полудню первая лодка из группы «Раубграф» сообщила об обнаружении конвоя Галифакс, и к вечеру к конвою подошли еще восемь лодок, тремя из которых командовали весьма опытные командиры.

Тут и начинались неприятности. Через три дня приходила пора полнолуния, луна уже висела в небе, как яркий фонарь. И командующий британским конвоем, и командиры лодок

посылали проклятия в адрес небесного тела. Силуэты судов представляли собой яркую картину, но и немцам приходилось держаться подальше от конвоя и выпускать торпеды с большей дистанции.

Тем не менее подводники решительно использовали любой шанс, и к рассвету 17 марта «SC-122» потерял четырнадцать судов водоизмещением в 90 000 тонн и еще шесть судов были серьезно повреждены. Днем подошли лодки из групп «Штюрмер» и «Раубграф», и были уничтожены еще двенадцать судов. В течение пяти последующих дней примерно тридцать лодок терзали конвой и каждую ночь топили еще несколько транспортов. Ночью 18 марта штаб-квартира получила сообщение, что примерно в 120 милях от «SC-122» идет другой конвой. Лодкам приказали действовать и против этого конвоя. Однако к вечеру следующего дня все лодки, кроме одной, потеряли контакт с конвоями и тщетно разыскивали их в условиях штормового моря. В конце концов единственная лодка, зацепившаяся за конвой, навела на него и другие, и стая из примерно двадцати четырех лодок с рычанием бросилась по следу. После двух дней тяжелых сражений против вездесущих вражеских самолетов и кораблей эскорта лодки получили приказ прекратить операцию. Луна сияла в полную силу, и продолжать операцию стало неразумно.

Рапорт командования подводного флота по результатам этой трехдневной операции заканчивается словами: «Всего потоплено 32 транспорта водоизмещением 186 000 тонн и один эсминец,[99] отмечены попадания еще в девять судов. Это самый большой успех, достигнутый когда-либо в сражении против конвоя. Заслуживает быть отмеченным тот факт, что примерно половина всех участвовавших лодок имела по крайней мере одно попадание».

К концу марта было потеряно пятнадцать лодок по сравнению с девятнадцатью в феврале. Это составляло 13,4 процента сил, находившихся в море, что несколько превышало цифры потерь, считавшиеся неприемлемыми в этот период войны.

В этом же месяце шесть больших крейсерских лодок впервые начали действовать в Индийском океане, у Мадагаскара, с базы в Пинанге,[100] предоставленной японцами. К ним в конце периода муссонных дождей должна была присоединиться группа лодок серии IXc. В этом же месяце поступила на вооружение давно ожидавшаяся торпеда для борьбы с эсминцами. Она была с успехом применена в операции против конвоев «SC-121» и «HX-228».

После мартовского пика, временно оцененного в миллион тонн,[101] потери противника упали в апреле до пятидесяти шести

судов водоизмещением в 328 000 тонн. В апреле от лодок в море поступили тревожащие сообщения, что их пассивным радарам часто не удается предупредить их о приближении самолетов противника. Может, у «Метокса» была «мертвая зона»? Или противник использовал частоты вне диапазона работы «Метокса»? Дениц собрал лучшие умы промышленности и науки и прямо заявил им, что если не будет найдено противоядие, то подводная война будет проиграна. После этого был создан комитет под председательством профессора Кюпфмюллера.

Тем временем для защиты подводных лодок от смертельной угрозы с воздуха ускоренными темпами заканчивалось создание новых зенитных пулеметов для подводных лодок – 20-миллиметрового спаренного и счетверенного, 37-миллиметрового спаренного и сверхтяжелого. К концу июня ожидалось получение новых зажигательных бризантных боеприпасов, известных как «гексогенные снаряды». Была еще «Афродита» – баллон с кусочками металлической фольги, который, выпущенный ночью на поверхность, путал противника и его радиолокационные станции, а также буй «Тетис», также предназначенный для введения в заблуждение радиолокационных станций противника. А конструкторы в Бланкенбурге, что в горах Гарца, в тесном контакте с опытными командирами-подводниками работали над созданием быстроходных лодок серии XXI и XXIII.

Эти лодки, призванные возвестить фундаментальные перемены в подводной войне, ожидались вступлением в строй не раньше конца 1944 года, но знание того, что они строятся и что «морские волки» станут снова необнаружимыми с воздуха и трудно обнаружимыми в подводном положении, значительно умеряло у подводников внутреннее напряжение и чувство беспомощности перед постоянно довлеющей опасностью. Напряжение действовало и на каждого подводника, и на тех, кто посылал лодки в бой против конвоев противника, к которым почти невозможно становилось приблизиться. Каково было командирам и командам выходить в море со скудными знаниями о техническом вооружении противника?

На атлантических базах командиры флотилий – все опытные подводники, прошедшие школу подводной войны, – должны были давать советы командирам по тактическим вопросам. Но то ли правильно было советовать оставаться в надводном положении и вступать в бой с самолетами противника, то ли сразу нырять на глубину? Какими словами они должны были напутствовать уходящую на позицию лодку – «успехов и хорошей охоты»? Но эти слова почти лишились смысла.

Наибольшее напряжение, которое испытывали командиры и

их команды – это напряжение от неунимавшихся сомнений. Вкрадчивый голос сомнений старался вселить неуверенность в тихие часы ночных вахт. Им, командирам, нужно было идти вперед, демонстрировать свое бесстрашие и служить примером своим товарищам. Ими двигала гордость – и, может быть, скрытый стыд за то, что они испытывают страх. Но у них было и вдохновлявшее их чувство чести и ответственность за поддержание морального духа команд.

Потом пришел май 1943 года – и с ним беда. Хотя в этом месяце Британия потеряла пятьдесят судов общим водоизмещением в 265 000 тонн, что составило четверть мартовских потерь, более впечатляющим фактом явилась гибель тридцати восьми лодок – устрашающая цена. Гром, давно со страхом ожидавшийся, в конце концов грянул. Цифра тридцать восемь составляла более тридцати процентов лодок, в среднем находящихся постоянно в море и значительно превышала количество ежемесячно вступавших в строй. Это означало, что Германия лишилась более двух тысяч высоко подготовленных офицеров, старшин и матросов, и многих из них – навечно. Хуже того: не было найдено никакого ответа этой катастрофе, никто не знал, почему одна лодка за другой переставали отвечать на сигналы штаб-квартиры.

Специалисты на базах флотилий бились над причинами массовой гибели лодок. Катастрофу такого масштаба трудно был в течение долгого времени сохранить в секрете, и с базы на базу поползли зловещие слухи.

На совещаниях, которые время от времени устраивал в Анже командующий западной группировкой подводных лодок капитан 1 ранга Резинг, не делалось никаких попыток к сокрытию правды. Здесь собирались командиры флотилий – кавалеры Рыцарского Креста с дубовыми листьями прежних лет. Присутствовали Винтер и Леманн-Вилленброк из 1-ой и 9-ой флотилий из Бреста, Кальс и Кунке из 2-ой и 10-ой флотилий из Лорьяна, Золер и Эммерманн из 7-ой и 6-ой флотилий из Ла-Боля, Цапп 3-ей флотилии из Ла-Рошеля, Шольц из 12-ой флотилии из Бордо.

Они приезжали, чтобы обменяться мнениями и опытом, поделиться печалями, спросить друг друга: «Сколько вы потеряли?.. А вы?..» Такие люди привыкли к ясному мышлению и быстрым решениям, но теперь они были ничем не мудрее тех, кто сидел в берлинском штабе.

Штаб-квартира подводного флота в отеле на Штайнплатц являлась местом постоянных дебатов и размышлений. Следует ли лодкам проходить Бискайский залив группами, создавая собственный заградительный барьер против самолетов? Новые

зенитные вооружения будут готовы не ранее чем через два-четыре месяца. Может быть, лучше вывести все лодки из Северной Атлантики на это время? Нет, это невозможно, потому что бункеры для подводных лодок вмещают только 110 единиц, а лодка, оставшаяся вне бункера, скоро будет разбита бомбардировщиками в пух и прах. Немцы уже видели, что «ковровые бомбометания» сделали с городами Сен-Назер и Лорьян, хотя лодки в бункерах остались вполне невредимыми. [102] Прекращение нападений на конвои высвободило бы авиацию противника для бомбардировок немецких городов, как это уже было с базами подводных лодок. За двадцать минут они могли бы сровнять город с землей. Подводная война должна продолжаться – если не в Атлантике, но в других местах. Была проиграна не кампания, а одна битва в этой кампании.

В последних числах мая всем лодкам, у которых было на исходе топливо, было тайно приказано уйти на заправку в район к юго-западу от Азорских островов. Но и там они не оказались в безопасности, самолеты с авианосца «Бог» («Bogue») нанесли им там тяжелый урон.

Самолеты противника, казалось, появляются везде и сразу. Отпечаток напряжения от постоянного и на протяжении целых недель преследования ясно читался на лицах молодых командиров, когда они ступали на берег по возвращении на базу, и Дениц не мог не спрашивать их, готовы ли они снова выйти в море в нынешних условиях и на старых типах лодок. Ответом ему всегда было: «Да, господин гросс-адмирал!» У них и их команд с моральным духом все обстояло хорошо, плохо было только то, что их атакующие возможности снизились до минимума. Всякий раз они всплывали для зарядки батарей с замиранием сердца, а о старых методах – всплыть и в подводном положении обойти конвой – и говорить не приходилось. «Дайте нам больше противовоздушного вооружения, – постоянно просили они, – чтобы мы по крайней мере сами могли защитить себя».

* * *

31 мая 1943 года Дениц вылетел в Бергхоф на доклад к Гитлеру. Он не пытался скрывать тяжесть положения. Противник делает столько вылетов в день для охраны конвоев между Исландией и Фарерскими островами, сколько раньше делал в неделю, а авианосцы обеспечивают прикрытие конвоев с воздуха по всему их пути через Атлантический океан. Но решающим был тот фактор, что противник применяет на своих самолетах

радиолокационные станции, которые позволяют ему обнаружить лодки, не выдавая своего местонахождения, особенно это эффективно при низкой облачности и плохой видимости. В результате больше лодок стало гибнуть на переходах, чем от охранения конвоев. 65 процентов потерь стало приходиться на переходы или на время выбора момента для атаки и только 35 процентов – собственно на бои с конвоями.

Дениц затем представил фюреру цифры, которые упоминались выше, и предупредил, что потери такого масштаба нельзя терпеть до бесконечности. С суровым лицом он продолжал:

– Поэтому я решил уйти из Северной Атлантики и направить лодки в районы к западу от Азорских островов в надежде на меньшую активность противника в воздухе в тех местах. Я также направляю новые лодки по мере их поступления в более отдаленные воды, где самолеты, по-видимому, не столь хорошо оснащены радиолокацией. Я, однако, намерен возобновить атаки на конвои в Северной Атлантике со следующим молодым месяцем, при условии что лодки будут своевременно вооружены новым зенитным вооружением.

Далее он перешел к непосредственным нуждам подводников. Первое место в этом списке занимал радар, который фиксировал бы частоту, на которой работает радара атакующего самолета. Вторым требованием было устройство, затрудняющее работу радиолокационных станций противника и мешающее ему с точностью определить позицию подводной лодки. Третьим был активная радиолокационная станция для обнаружения самолетов; трудность состояла в том, что сектор поиска радара подводной лодки неизбежно мал – примерно как у прожектора, – что потребует много времени для прочесывания всего неба. Необходимо было и какого-то рода антирадиолокационное покрытие для боевой рубки. Дениц продолжал. Среди необходимых вооружений он назвал 20-миллиметровые зенитные пулеметы, акустические торпеды для борьбы с эсминцами. Прежде чем перейти к последнему пункту, Дениц заглянул в свои записки.

– Крайне существенно обеспечить плотное прикрытие истребительной авиацией путей прохода подводных лодок в Бискайском заливе, – начал он. «Юнкерсы-88», если они вылетают не группами, легко сбить, поэтому Дениц стал настаивать на том, чтобы в залив направили «мессершмиты-410».

– Я сомневаюсь, что эти самолеты подходят для данной задачи, адмирал, – ответил Гитлер, – но я постараюсь найти их. – Затем он продолжил: – Если бы даже мы имели бомбардировщики

дальнего действия, я бы еще подумал, как их использовать – для войны на море или для атак против Британии.

Гросс-адмирал вставил, что, мол, жаль, что перед войной не были предприняты шаги по строительству самолетов, которые могли бы действовать над морем. Гитлер охотно согласился с ним, добавив:

– Но в то время никто мне не говорил о них!

– И сейчас было бы не очень поздно, – медленно произнес Дениц, – создать морскую авиацию. – Гитлер обозначил полное согласие с Деницем, и тогда тот продолжил: – В таком случае мы должны немедленно начать отработку элементарного взаимодействия экипажей самолетов со школой подготовки подводников, чтобы и те и другие научились говорить на одном языке и пользоваться теми же методами.

Гитлер снова кивнул, а потом внезапно встал и начал ходить по комнате, заложив руки за спину. А Дениц продолжал:

– Несмотря на все наши трудности, я убежден, что мы должны продолжать, если даже результаты не столь впечатляющи, как раньше.

– Не может быть и речи о том, чтобы прекратить подводную войну, – резко перебил его Гитлер. – Атлантика – это мой передний край, и если потребуется вести оборонительную войну, я скорее буду вести ее там, но не вдоль берегов Европы. Даже если подводные лодки не добьются больших успехов, они сковывают такие оборонительные ресурсы врага, что я добровольно не сделаю ему такого подарка.

Вдохновленный такой поддержкой, Дениц подошел к заключительной теме – расширению программы строительства подводных лодок. Он сказал, что обсуждал со Шпеером возможность увеличения выпуска подводных лодок с тридцати до сорока в месяц. Шпеер говорил ему, что это возможно и единственное, чего не хватает, так это подписи Гитлера на проекте директивы, которую Дениц принес с собой. Фюрер наклонился над бумагой и без лишних слов поставил свою подпись. Вскоре после этого адмирал ушел.

В тот же день Дениц снова посетил Шпеера. Наконец-то ему удалось осуществить план, который он вынашивал столько времени: он возложит всю ответственность за выполнение программы военно-морского строительства на Шпеера. Он верил в молодого министра и не видел никаких причин для того, чтобы программа военно-морского строительства осуществлялась отдельно от армейского и военно-воздушного. О своем решении ему не придется жалеть.

ГЛАВА 2
БОРЬБА ЗА ВЫЖИВАНИЕ
(июнь 1943 – февраль 1944 г.)

Прямым следствием угрозы с воздуха и потерь, понесенных в мае, явился приказ от 1 июня о том, что подводные лодки впредь будут проходить Бискайский залив группами, чтобы обеспечивать взаимную защиту от нападений с воздуха. Лодки, идущие на позиции, отныне должны были выходить группами по пять единиц, а возвращающиеся – по две-три. Этот приказ не пользовался особой популярностью среди команд подводных лодок, но люди понимали, что надо что-то делать, и поначалу новая тактика оказалась успешной. Лодки осыпали атакующих огненным градом, делая зигзаги и идя полным ходом.

После того как несколько британских самолетов не вернулись на базы, летчики приняли на вооружение новую тактику. Они стали держаться вне зоны поражения зенитных средств подводных лодок, вызывали подкрепление и по его прибытии атаковали бомбами сразу с нескольких направлений. Такие схватки были кратковременны, но заканчивались печально для артрасчетов подводных лодок или кончались гибелью самих лодок.

В одном случае командование атлантической группы люфтваффе направило сразу двадцать три «Юнкерса-88» на защиту поврежденной лодки «U-563». «Юнкерсы» сбили четыре самолета противника, но лодка все же погибла. Вскоре после этого у мыса Ортегаль[103] была серьезно повреждена «U-564»; Маус на «U-185» поспешил к ней на помощь, но попытка отбуксировать поврежденную лодку на базу не удалась, и все, что он сумел, так это взять на борт членов команды и передать их затем двум эсминцам, Z-24 и Z-25, которые подоспели из Руайана. Не прошло пары месяцев, как Маус спас команду другой лодки – «U-604» под командованием Хельтринга, а через две недели сам стал жертвой самолетов с американского авианосца «Кор».

Мансеку с «U-758» повезло больше: его лодка стала одной из первых, вооруженных счетверенными 20-миллиметровыми орудиями. Вечером 8 июня он шел за конвоем, и в его вахтенном журнале содержится первое описание применения этого оружия:

> 19.18. Подвергся с правого борта бомбардировке одномоторным самолетом типа «лисандр», с авианосца. Открыл огонь и нанес ему несколько попаданий.

Самолет ушел, сбросив четыре 200-фунтовые бомбы, которые упали в 200 метрах с правого борта. Затем он сбросил рядом со мной дымовой буй и ушел на свой авианосец. Я полным ходом направился на юго-запад. Вместо поврежденного самолета пришли два других, «лисандр» и «мартлет», они кружили вокруг меня на дистанции 4000-5000 метров на высоте 3000 метров, не атакуя. Потом время от времени они открывали огонь, но ни разу не попали.

19.45. На меня спикировал и открыл огонь еще один «мартлет». Нанес ему несколько попаданий. Самолет резко отвернул за кормой и сбросил четыре бомбы, которые упали метрах в 25 за кормой. За самолетом потянулся черный след, потом он упал. При помощи зенитного вооружения я смог держать бомбардировщики на расстоянии 3000-4000 метров.

20.00. Два истребителя типа «мустанг» обстреляли из пушек с бреющего полета. Зафиксировал несколько попаданий по обеим машинам. Один самолет ушел на авианосец, и на его место пришли другие. Мои 20-миллиметровые автоматические орудия повреждены прямыми попаданиями, обе установки выведены из строя, одиннадцать человек из артрасчетов и находившихся на мостике легко ранены. Я решил погрузиться…

Рапорт Мансека был типичным для этого периода. Самолеты налетали как осы, поодиночке и группами, бросали бомбы и обстреливали из пушек и пулеметов мостик, где люди были сосредоточены довольно кучно и практически без всякой защиты. Неизбежно орудия подводных лодок повреждались, люди получали ранения или гибли. После этого на лодки стали направлять врачей, пока их не заменили специально подготовленные медики.

В первые дни июня двум группам лодок под кодовыми названиями «Трутц» и «Гайер» было приказано идти к Азорским островам и нападать там на конвои, курсирующие между Соединенными Штатами и Гибралтаром, но это тщательно спланированная операция не удалась. С большой высоты подводные лодки заметил самолет, и маршруты конвоев скорректировали. Группе не удалось увидеть ни одного судна, не говоря уж о том, чтобы потопить. При этом две лодки были уничтожены во время операции и три – по дороге домой. Далее прибегать к такой тактике не имело смысла, и от системы

«волчьих стай» в водах к югу и западу от Азорских островов отказались.

Но общий спад этим не ограничился. В первые дни июня из германских и норвежских портов вышли тринадцать лодок. Две из них были уничтожены мощными исландскими воздушными патрулями, две погибли во время операций, двум другим едва удалось добраться до бискайских портов, после того как они получили серьезные повреждения в результате бомбардировок.

Исключительно важный подводный танкерный флот также понес тяжелые потери. К концу мая подводные танкеры серии XIV и X заправили топливом и пополнили запасы примерно четырех сотен лодок в водах к югу и северу от Азорских островов, потеряв в ходе этих операций только одну лодку из своего числа. Но к 12 июня из четырех подводных танкеров в этом районе остался только один, и некоторые из больших лодок пришлось направлять в качестве вспомогательных танкеров. Через свои пожарные рукава они перекачивали топливо лодкам, которым было определено действовать в районе либо Рио, либо Флориды, либо Гвинейского залива. Потери среди танкеров продолжались, и к августу осталось только три из двенадцати первоначальных «дойных коров». Но к концу июня в общей ситуации было отмечено улучшение. В июне было потеряно только шестнадцать лодок, или 18,5 процента лодок на позициях – против более чем 30 процентов в мае.[104]

15 июня гросс-адмирал снова посетил Гитлера – на этот раз с целью попросить людских подкреплений для флота. Незадолго до этого он просил дать 90 тысяч рабочих для верфей, теперь ему потребовались люди для укомплектования лодок, которые намечались к вступлению в строй в следующем году. С 1942 года армия имела преимущество в получении пополнений, а квота в 30 тысяч человек, определенных для флота, едва пополняла выбитый персонал. Проблема обострилась с увеличением числа кораблей, вступавших в строй, с увеличением численности частей береговой обороны и военно-морской службы противовоздушной обороны, а также с экспансией в Средиземноморье. Недавнее решение увеличить ежемесячный выпуск подводных лодок с тридцати до сорока еще более обострило проблему с людскими ресурсами. Гитлер слушал с нетерпением изложение цифр.

– У меня нет людей, – хриплым голосом произнес он. – Нам надо для защиты наших городов построить противовоздушную оборону и ночные истребители и нам крайне нужны подкрепления на восточном фронте. И где мне их брать?

– В таком случае, – сказал Дениц, – я должен привлечь ваше внимание к последствиям, если мы прекратим нашу кампанию. В

настоящее время мы теряем подводные лодки быстрее, чем мы можем возместить потери. Если противник бросит все свои ресурсы на Европу, наши береговые линии снабжения окажутся также под угрозой. Но если мы перестанем атаковать линии сообщения Союзников в море, можно считать, что война проиграна. Что касается наших офицеров, то мы достигли предела. Мы уже ставим командовать подводными лодками офицеров-кадетов 1939 года.

В тяжелой тишине, последовавшей за этими словами, Гитлер сел, ссутулившись, в кресло, тоскливо глядя в одну точку перед собой.

– Не может быть и речи о том, чтобы забросить подводную войну, – вдруг заговорил он. – Так или иначе, мы найдем этих людей для вас. Оставьте мне записку с количеством и датами, к которым они нужны вам, я позабочусь, чтобы были предприняты необходимые шаги.

Но гросс-адмирал еще не закончил.

– Расширение программы строительства подводных лодок и рост выпуска тральщиков, торпедных катеров и прочего требует больше стали и больше рабочих на верфях. К сожалению, мы видим, что не только не получаем необходимых нам дополнительных рабочих рук, но последний призыв в вооруженные силы уменьшил ряды наших рабочих.

Гитлер повернулся к Кейтелю:

– Фельдмаршал, предпримите необходимые шаги. Новая программа военно-морского строительства должна двигаться вперед любой ценой.

Гитлер заверил Деница, что лично поговорит с министром Шпеером и немедленно сообщит адмиралу о результатах.

* * *

Пока на высшем уровне принимались все необходимые меры по воплощению в жизнь новой концепции тотальной подводной войны с применением лодок новых типов, «морские волки» воевали тем, что имели. К концу июня стало уже ясно, что система группового перехода подводных лодок в надводном положении не имеет никаких шансов на успех. Британцы бросали массы самолетов, в том числе четырехмоторные, так что ни одной лодке не удавалось пересечь Бискайский залив незамеченной.

Например, была такая группа «Монсун» («Муссон») из одиннадцати лодок, которая в конце июня вышла из бискайских портов в Индийский океан с заданием заправиться по пути от

подводного танкера в районе острова Святого Павла. Группа состояла из лодок серии IXc – «морских коров» – и подводных крейсеров серии IXD2. Пять из одиннадцати лодок погибли, как и танкер «U-462» (командир Фове) и вспомогательный танкер «U-487» (Метц). Это значило, что двум лодкам группы пришлось отдать топливо двум другим, а самим вернуться на базу.

Небо над Бискайским заливом кишело английскими, американскими, канадскими и австралийскими самолетами – «сандерлендами», «либерейторами», «каталинами», «галифаксами», «веллингтонами», ощетинившимися пушками и бомбами. Обнаружив группу лодок, они начинали ходить кругами вокруг них, пока их не собиралось достаточное количество, потом они начинали атаковать лодки одновременно и с разных сторон, чтобы сбить с толку расчеты зенитчиков подводных лодок, к тому же к месту боя подходили группы охотников за лодками в составе эсминцев, фрегатов и корветов. Они преследовали те подводные лодки, которым удавалось уйти от самолетов, и часто при этом добивались успеха.

Эти группы охотников породили новую систему атаки. Они не набрасывались на лодку, как только устанавливали гидроакустический контакт с нею. Они стали работать в паре. Корабль-преследователь поддерживал гидроакустический контакт с лодкой и одновременно сообщал «кораблю-убийце» позицию лодки. Тот приближался так, что его не слышали на лодке, которая на тот момент могла находиться метрах на 180, и по сигналу охотника сбрасывал свой смертоносный груз. И все чаще атака заканчивалась появлением масляного пятна на поверхности, сопровождаемого затем пузырем воздуха с обломками или немецкой униформой, или коробкой с пищей – доказательством успешной атаки.

* * *

В июле злой рок настиг Вильямовитца – старейшину корпуса командиров подводных танкеров. Он был атакован «веллингтоном», ответил ему огнем, да так, что подбитый самолет рухнул на палубу «U-459», разрушил зенитные орудия и вызвал на лодке пожар. После того как пожар удалось ликвидировать, из разбитого самолета извлекли хвостового стрелка, который чудом избежал печальной участи своих товарищей. Но когда они стали освобождаться от обломков самолета, то сделали еще одно открытие: две неразорвавшиеся глубинные бомбы застряли в деревянной решетке верхней

палубы. Команда с величайшим трудом и крайней осторожностью выломала их: это был не первый случай, когда неразорвавшиеся бомбы застревали в легком корпусе лодки, поэтому люди знали, как вести себя в такой ситуации. Теперь лодке надо было развить полный ход, чтобы смертоносные контейнеры, свалившись с кормы, взорвались как можно дальше от лодки. Однако одна из глубинных бомб сработала преждевременно и так повредила корму, что лодка уже не могла больше погружаться. Вильямовитц и его команда понимали, что это означает в Бискайском заливе. Командир распорядился спустить надувные резиновые лодки и дал приказ команде покинуть корабль. Лодки, забитые до отказа людьми, среди которых был и британский летчик, отошли от корабля, бравый командир махнул команде на прощание, а сам неторопливо спустился в центральный пост, и через некоторое время лодка ушла на дно вместе со своим командиром. Команду вскоре подобрали британские эсминцы.

* * *

Согласно британской статистике, в июле германские подводные лодки потопили сорок четыре судна общим водоизмещением в 244 000 тонн, но потери среди германских лодок снова возросли – до тридцати трех, несмотря на то, что с начала месяца ни одна лодка не выходила в море, не будучи вооруженной счетверенной зенитной установкой. Стало ясно, что усиленное противовоздушное вооружение не дает гарантии безопасного прохода через Бискайский залив, где только за первые три недели июля погибли семь лодок, а три других вынуждены были вернуться домой с серьезными повреждениями. Одной из них была «U-441», которую привел на базу врач корабля Пфаффингер, после того как командир лодки, фон Хартманн и еще двенадцать человек были ранены и затем погибли в схватке с «бофайтерами». К счастью для «U-441», Пфаффингер был старым яхтсменом.

На третьей неделе июля битва в Бискайском заливе достигла своего пика, когда десять лодок из семнадцати, вышедшие в море после 20 июля, не вернулись на базу. Однако это было тьмой перед рассветом: 8 июля гросс-адмирал доложил Гитлеру в Бергхофе, что планы по лодкам серии XXI завершены и работы по строительству лодок нового типа начинаются.

Планируемая максимальная скорость хода в подводном положении у этой лодки была 19 узлов. Другими словами, они могли идти под водой быстрее, чем многие корабли

противолодочной обороны могли это делать на поверхности. Это означало, что противнику придется отказаться от всей тактики противолодочной борьбы. То же можно было сказать и о конвойной системе, потому что немцы знали, что большинство судов противника, использовавшихся в конвоях, имели скорость хода не выше 10 узлов. Необходимо было произвести незначительные модификации в дизелях и моторах для новых лодок. Но основные идеи о форме корпуса, позволявшей развивать высокую подводную скорость хода, были позаимствованы у Вальтера.

Гитлер с напряженным интересом слушал доклад Деница, засыпая его вопросами технического характера. Это был один из многих случаев, когда фюрер удивлял свою аудиторию широким охватов технических тем. Он хотел знать радиус действия новых лодок, их максимальную скорость хода над и под водой, систему загрузки запасных торпед в торпедные аппараты, их вооружение, защитную броню, радиолокационное и гидроакустическое оборудование и многое другое.

* * *

В последующие недели события развивались весьма быстро. Союзники высадились на Сицилии – не на Сардинии или в Греции, как ожидалось. Итальянские военно-морской флот доказывал свою ненадежность, моральный дух там падал с каждым днем, а корабли стояли на приколе в портах. Итальянское военно-морское командование больше не пользовалось доверием молодых офицеров, в частности командиров подводных лодок. Возникала опасность, что итальянский флот окажется совсем развалится, и немцам потребовалось бы вмешаться и взять его под свой контроль, чтобы не допустить его перехода на сторону врага.

31 июля гросс-адмирала предупредили из штаб-квартиры фюрера, что имеются четкие свидетельства того, что правительство Бадольо ведет двойную игру и что старший офицер из адмиралтейства отбыл в Рим с подробными инструкциями тамошнему германскому военно-морскому командованию.

В тот же день Деница вызвали в штаб-квартиру фюрера. 2 августа за завтраком Гитлер завел разговор о Гамбурге, который в течение нескольких дней подряд подвергся массивным налетам вражеской авиации. Никто не мог в полном масштабе оценить ущерб от бомбардировок, и Дениц задумался о том, какое воздействие окажет на военную экономику повторение таких

бомбардировок. Гитлер заверял его:

– Несмотря на массивные налеты на Рур,, – сказал он, – наше производство упало только на восемь процентов, так что с этой стороны нам не грозит опасность.

Но гросс-адмирал решил поехать и увидеть своими глазами масштабы разрушений. Картина, представшая перед ним в Гамбурге, оказалась поистине ужасной. Но еще больше обеспокоило его полученное им в Гамбурге сообщение.

В нем говорилось, что за последние десять дней июля в море погибло двадцать две лодки, но, несмотря на лихорадочные расследования, специалисты не обнаружили достоверных причин этой массовой гибели.

Это было не единственной головной болью для Деница. Научно-исследовательская группа западной военно-морской группировки в сотрудничестве с атлантической авиагруппировкой провела исследования по «Метоксу» и пришла к ошеломляющему открытию. Эксперименты показали, что, вместо того чтобы предупреждать о работе радаров противника, «Метокс» сам выдает позицию лодки. Оказывается, прибор дает сильное собственное излучение, которое фиксируется на расстоянии двенадцати миль на высоте 450 метров, восемнадцати миль – на высоте 900 метров и на двадцати пяти милях – на высоте 1800 метров.

За этим ошеломляющим ударом последовал новый, когда пленный английский летчик сказал в лагере Оберурсель допрашивавшим его людям из люфтваффе, что самолеты британских ВВС почти не пользуются своими радиолокационными станциями, поскольку, летая на высотах между 300 и 9000 метрами определяют пеленг на подводные лодки по их собственным излучениям на дистанции до 90 миль.

Наконец-то немцы разгадали головоломку о причинах столь крупных потерь подводных лодок в последние месяцы и о неожиданных атаках на подводные лодки в ночь и туман. Лодки с таким же успехом могли выходить в море, расцвеченные, как рождественские елки.[105]

Гросс-адмирал не замедлил принять меры. Он сразу же запретил дальнейшее использование радиолокационных станций «Метокс» и приказал своим техническим экспертам проверить сведения. Они были подтверждены во всех деталях.

19 августа Дениц имел личную встречу с Гитлером и все рассказал ему. Ни слова упрека не сорвалось с губ Гитлера, когда тот слушал неприятный рассказ о событиях последних месяцев. Его единственный комментарий состоял в том, что причины тяжких потерь выяснились и теперь знаний о радарах и их

действии существенно прибавилось.

После этого Дениц собрал командиров флотилий. Зная, что в тот роковой май Дениц потерял на подводной лодке одного из своих сыновей,[106] командиры флотилий понимали, что чувствует Дениц, отдавая свои приказы. «Метокс», сообщил Дениц, заменяется новой радиолокационной приемной станцией, которая получила название «Жук». Одновременно было сообщено, что Шпеер ценой неимоверных усилий сумел с опережением графика поставить подводникам 85 новых торпед Т5. Немедленно предстояло организовать специальные курсы для офицеров и других подводников с целью обучить их применению нового оружия, направленного против эсминцев, а также использованию новых радиолокационных приемных станций.

В штабах подводников появились новые надежды, когда вышли в море первые лодки, каждая из которых несла на борту по четыре торпеды Т5 – в дополнение к обычным торпедам. Командующий атлантической авиагруппой задействовал все самолеты, имевшиеся в его распоряжении, в том числе впервые «фокке-вульфы», оснастив их новыми самолетами-снарядами против линкоров. Во время первой атаки был потоплен эсминец «Эгрет» и поврежден крейсер.

Британцы сразу ответили тем, что перенесли патрулирование надводными кораблями к западу. В последние десять дней августа потери лодок вернулись к нормальному уровню, стало мало сообщений об атаках с воздуха, несмотря на то, что противник сохранял на прежнем уровне воздушное патрулирование. В штабах вздохнули с облегчением: похоже, «Жук» оказался эффективным.

Но скоро стало очевидным, что даже на «Жука» нельзя было полностью положиться. И лишь с появлением станции «Наксос» рассеялись последние сомнения относительно частот, на которых работают радары противника. Однако цифра в пятнадцать лодок, потерянных в Бискайском заливе в июле 1943 года, в последующие месяцы не повторялась, она оставалась на среднем уровне две лодки в месяц до мая 1944-го.[107]

Ветераны прежних битв, оказавшиеся в штабе командования подводным флотом в Берлине, непрестанно думали о новых приемах, способных обмануть противника. Например, там, где до этого лодки прорывались в Атлантику группами, они начали проскальзывать через залив поодиночке и на больших дистанциях друг от друга. Лодки направляли в дальние воды, где их долго не видели и где воздушное и надводное патрулирование было слабым. Лодки расставляли новые типы мин у входов в порты противника, атаковали противника где и когда могли. В течение

нескольких недель радиостанции передавали ложные сигналы с целью создать впечатление, будто готовится нападение на тот или иной конвой, хотя никаких нападений на самом деле не предпринималось.

В сентябре возобновились операции в Северной Атлантике, и, когда одна группа стала приближаться к конвою, это породило страхи и надежды в берлинском штабе. Утром девятнадцатого сентября в штаб пришло расшифрованное сообщение британского самолета: «Атаковал лодку, идущую курсом на запад. Предположительно четыре попадания». С этого момента стала подниматься завеса над весьма важной операцией. Для немцев стало новостью, что противник соединил два конвоя в один, усилив вдвое и охранение. Утром первого дня Кинцель на «U-338» прислал, в соответствии с директивами по операции, сообщение: «Остаюсь в надводном положении для атаки». Это было его последнее сообщение. С его гибелью связь прервалась, но вечером возобновилась – с пятью другими лодками. И вот наступил момент для испытаний торпеды Т-5 на кораблях эскорта.

Бар на «U-305» первым оценил ценность торпеды. Он двигался по периметру конвоя, когда гидроакустик доложил, что слышит шум винтов эсминца. Бар подвсплыл на перископную глубину и увидел идущий на него на полном ходу корабль. Он подождал, пока цель не вырисуется почетче в окуляре перископа, и выстрелил. Тут же он как мог быстро нырнул на 165 метров. Через несколько мгновений по лодке прокатился звук взрыва, потом другой – это эсминец сбросил глубинные бомбы. Бар всплыл на перископную глубину и в сгущающихся сумерках увидел сильно накренившийся на левый борт эсминец – класса «Черчилль», один из переданных Британии Соединенными Штатами. Над кораблем кружил самолет. Бар только собрался довершить дело, как в поле зрения появился еще один корабль. Бар нацелился и выстрелил по эсминцу, а затем переключился на нового противника. Успех применения Т-5 в первой атаке придал командиру уверенность. Новой целью оказался эсминец класса «Джервис» или «Хант». После того как дистанция между кораблями сократилась до 1400 метров, Бар выстрелил из кормового торпедного аппарата. Внезапно раздался странный звук и тут же он увидел в перископ за кормой пенный след. Вторая Т-5 застряла в торпедном аппарате – а вражеский корабль был уже совсем близко! Только когда дистанция составила 500 метров, торпеда внезапно вырвалась из торпедного аппарата и лодка, не теряя времени, нырнула на глубину. Уже погружаясь, в лодке отдался мощный взрыв торпеды. Когда «U-305» всплыла на перископную глубину, горизонт был чист.

Лейтенант Вилльберг, командовавший «U-666», также участвовал в нападении на конвой. Ночью он выпустил торпеду Т-5 по вражескому эсминцу. Эсминец шел на него с включенным прожектором и стреляя. Вокруг лодки рвались снаряды. Не успел Вилльберг после пуска торпеды уйти до отметки 20 метров, как раздался взрыв торпеды. Тогда он снова подвсплыл и увидел доказательства успеха, плававшие вокруг. Позже он рапортовал в Берлин, что уничтожил два эсминца.

К следующему утру Берлин получил пятнадцать сообщений о стрельбе торпедами Т-5, при этом достоверно было потоплено семь эсминцев и три – по неуточненным данным. Но к конвою лодки не подобрались. Потом опустился туман, и только к следующему вечеру «волки» смогли возобновить атаку. В эту ночь, сообщили они, удалось потопить пять транспортов и пять эсминцев, но потом снова опустился туман, и пришлось прекратить атаки. Общим итогом девяноста часов сражения оказались девять потопленных транспортов водоизмещением 46 000 тонн и двенадцать эсминцев, плюс три предположительно. [108] Две лодки не ответили на сигналы из штаба. Но Т-5 снискала себе лавры.

В течение лета 1943 года около двадцати судов было потоплено германскими торпедами по обеим сторонам Мадагаскара, а в августе «U-181» вернулась с Дальнего Востока, совершив самый дальний за время войны выход; за это время лодка провела непрерывно в море 220 суток. Ее командир Лют был позже награжден бриллиантами к Рыцарскому Кресту. Командир «U-532» Юнкер потопил пять судов между островом Чагос и южным побережьем Индии, а Людден на «U-188» – три судна у южных берегов Аравийского полуострова и в Оманском заливе. Пропал Хеннинг со своей «U-533», но четыре лодки группы «Муссон» достигли базы в Пинанге. Лауцемис, «U-68», сообщил о потоплении трех судов в Гвинейском заливе, как и Хенке на «U-515»; позже Хенке попал в плен и был застрелен при попытке к бегству. «U-516» потопила пять судов водоизмещением в 30 000 тонн у берегов Панамы, но была вынуждена вернуться вследствие полученных повреждений. По дороге на базу эта лодка и «U-129» должны были заправиться топливом от «U-544». Когда лодки приближались к месту рандеву, с «U-129» услышали серию взрывов глубинных бомб и шумы винтов эсминца. С тех пор «U-544» никто не видел и не слышал.

Жестокая схватка продолжалась. Теперь судьбу сражений решали не смелость или умение, или опыт. Разница между успехом и неудачей, между жизнью и смертью зависела в те дни от каких-то неуловимых высокочастотных импульсов и их

отражения на экране радиолокатора. Что касается поисковых радиолокационных установок, то вместо «Жука» «Марк I» пришел «Жук» «Марк II», затем «Боркум» и весьма примитивный первый «Наксос». Еще до конца года немцы узнали о том, что давно ожидалось – противник стал работать на очень коротких длинах волн. Этот аппарат получил у них название «Роттердам» – по образцу сильно разбитого устройства, снятого со сбитого британского бомбардировщика в Роттердаме зимой 1942 года и затем медленно и с большим трудом собранного.

Раз за разом в ответ на запросы капитана 1 ранга Меккеля эксперты адмиралтейства отвергали возможность того, что самолеты противника могут быть вооружены высокочастотными коротковолновыми радиолокационными устройствами.

«Даже если это возможно в теории, а мы не думаем, что это так, – настаивали эксперты, – это было бы крайне невозможно с практической точки зрения. Короткие волны весьма неэффективны, и, во всяком случае, мы считаем, что было бы крайне сложно установить такое коротковолновое устройство на самолете».

Потом, когда их мнение, как выяснилось, в высшей степени неверно, они дали такое объяснение своей предыдущей точке зрения: «Германские береговые радиолокационные станции проводили эксперименты с короткими волнами перед войной в Пельценхакене, в Любекском заливе, но полученные результаты оказались настолько слабыми по сравнению с длинными волнами, что эксперименты приостановили. Никто не мог предвидеть, что Союзники добьются столь больших успехов на коротких волнах».

Меккелю было мало проку от таких признаний. Консерватизм взглядов и недостаток оригинальной мысли – факторы, с которыми всегда надо считаться. В данном случае за это было дорого заплачено.

Немцы теперь знали истинные причины тяжелых потерь подводных лодок с 1942 года и особенно катастрофического мая 1943 года. Они наконец решили головоломку, почему «Метокс», «Грандин», «Ванце» и «Боркум» не фиксировали все импульсы радиолокационных станций противника, почему лодки подвергались неожиданным нападениям ночью и в туман, даже если они шли с неработающими станциями обнаружения, и почему конвои противника могли обходить районы расположения германских подводных лодок, даже прежде чем лодки могли обнаружить конвой.

Урок оказался достаточно горьким для команд подводных лодок и для штабников, но это было куда лучше, чем пребывать

еще месяцы в неведении. В будущем лодки будут способны фиксировать импульсы на любой частоте с помощью станций «Ванце-II», «Боркум» и «Наксос». Одно знание такой перспективы вселяло облегчение. Потом на вооружение поступят усовершенствованные «Муха» и «Комар», способные ловить любой сигнал от самой высокой до самой низкой частоты. Более того, в ноябре на вооружение поступят 37-миллиметровые зенитные орудия, заказанные в 1942 году. К середине декабря они будут установлены на всех лодках, так что лодка получат возможность защищать себя от четырехмоторных бомбардировщиков.

Появились новые немецкие самолеты. В ноябре поступил на вооружение первый «Юнкерс-290» – четырехмоторный самолет с радиолокационной станцией для обнаружения конвоев и наведения на них подводных лодок.

Но дни былых успехов ушли в безвозвратное прошлое. В феврале 1944 года было решено отказаться от дальнейших атак на конвои к западу от Англии. Даже гросс-адмирал признал, что, хотя ни один другой вид вооруженных сил не наносил такого большого ущерба противнику столь низкой ценой, его лодки уже не могут достичь своих целей.

Принципы, которым он теперь следовал, имели большое значение: «Лодки должны продолжать свои операции, чтобы сохранялась угроза перевозкам противника и сковывались его силы. Но весь командный состав должен понимать, что на данной фазе кампании приоритет должна иметь не победа,[109] а выживание лодок и их команд. Они нам потребуются позже, и, когда появятся новые лодки, у них будут новые возможности успеха. А до тех пор наша политика должна состоять в том, чтобы избегать ненужного риска».

ГЛАВА 3
ПЕРЕХОДНЫЙ ПЕРИОД
(март – май 1944 г.)

Первое решение германского адмиралтейства построить первые лодки серии XXI к осени 1944 года вызвало резкую критику со стороны Деница, который спрашивал Шпеера, нельзя ли это сделать пораньше. Решение министра оказалось революционным: он предложил – это было в августе 1943 года, – чтобы первые лодки названной серии были закончены строительством и переданы флоту до 1 апреля 1944 года. Строительство должно было начаться сразу же, без испытаний первого образца, причем вестись на заводах во внутренних районах страны секциями, готовыми во всех отношениях к сборке. После того как Шюрер, известный конструктор подводных лодок во время двух войн, не выдвинул никаких возражений, гросс-адмирал дал свое одобрение, и работы закипели со скоростью, с которой мог соперничать лишь Тодт, строивший бункеры на Бискайском побережье. Ответственность за исполнение программы была возложена на Меркера, энергичного управляющего заводом «Магирус». Это была высокая ответственность, ибо никогда раньше судостроительная промышленность не имела дела со сборкой предварительно изготовленных частей – и уж тем более сложных подводных лодок серии, не прошедшей испытаний.

Несмотря на многие трудности, Меркер поставил первую лодку серии XXI пунктуально 1 апреля. К июлю к ней должны были присоединиться еще тридцать лодок. Надеялись, что с апреля будут поставляться миниподлодки серии XXIII водоизмещением 200 тонн по двадцать лодок в месяц. Соблюсти сроки было делом проблематичным в условиях, когда авианалеты то и дело разрушали цеха, но Меркер сдержал свое слово. Однако оказалось, что некоторые заводы по сборке лодок работали на пределе своих возможностей, и потому первые полдесятка лодок серии XXI оказались негодными для участия в боевых операциях и были переданы в школы подготовки подводников. Но проблемы одна за другой снимались при четком руководстве адмирала Топпа, главы комитета по строительству, и сроки выдерживались. Да так успешно, что, несмотря на усиливающиеся бомбардировки со стороны Союзников, в 1944 году был выдан больший тоннаж подлодок, чем в спокойном относительно авианалетов 1942 году. С января по март 1945 года, когда значительные части Германии

находились уже в руках врага, выдавалось по 28 000 тонн лодок в месяц – по сравнению с 30 000 тоннами за весь 1941 год.

Но несмотря на все старания возместить потери, несмотря на все улучшения, из-за беспрерывных налетов программа отставала на три месяца от запланированного графика. Никакое вдохновенное руководство работами сверху, никакая самоотверженность рабочих не помогали, так что противник добился своего. Первые пятьдесят лодок серии XXI, запланированные к вступлению в строй на июль 1944 года, были выданы лишь к октябрю.

Пока первые образцы лодок тщательно испытывались на Балтике командирами Топом и Эммерманном, командование подводным флотом готовило руководящие документы по их применению. «Оперативные инструкции по сериям XXI и XXIII» были столь же революционны по характеру, как и сами лодки. До тех пор атаки производились, если возможно, с надводного положения под покровом ночи или с перископной глубины днем. И в том и дом случае командир полагался на свое зрительное восприятие. Но на новых лодках человеческий глаз заменяли множество сверхчувствительных приборов, которые фиксировали пеленг и курс противника, то есть давали данные, необходимые для атаки. Ушло время, когда командир в одиночку наблюдал за целью и вычислял данные для атаки. Его позиция днем у перископа или на мостике ночью уже перестала быть нервным центром операций. Гидрофон «Балкон» обнаруживал противника на дистанции до пятидесяти миль, а когда дистанция сокращалась до пяти-восьми миль, приступал к делу сверхзвуковой детектор и снабжал командира точной информацией о дистанции, курсе, скорости хода, числе и типе целей.

Стандартные типы торпед, которые выпускали по одной или залпом по две и шедшие прямым курсом или под заданным углом, также ушли в прошлое. Новые лодки уже будут выпускать торпеды, которые будут пересекать курс конвоя, а сами лодки при этом будут держаться на глубине 40-50 метров вблизи транспортов или прямо под ними, где корабли эскорта не смогут ни обнаружить их, ни забросать глубинными бомбами из-за боязни нанести повреждения судну, которое они охраняют.

Эти торпеды, выпускавшиеся залпами по шесть, обладали характеристиками, о которых не могли и мечтать прежние командиры подводных лодок. Торпеда LuT[110] делала несколько кругов под правыми углами к линии приближения конвоя. Испытания на Балтике показали, что выпущенная таким образом торпеда имела 95 процентов шансов поразить цель длиной от

пятидесяти до девяноста метров, независимо от расположения цели относительно линии огня.

Помимо торпеды LuT появилась усовершенствованная торпеда T-11 для борьбы с эсминцами, которую нельзя было обмануть акустическими буями[111], буксируемыми за кормой эсминца, так как эта торпеда автоматически шла на шум винтов или, если он прекращался, на шум работы вспомогательного оборудования.

Во время скоростных испытаний на мерной миле возле Хелы, новые лодки развивали скорость подводного хода с 16,5 до 17,5 узла в течение периода 60-80 минут, что было недалеко от планировавшихся цифр 18 узлов в течение 100 минут. В режиме экономхода – «неслышном» – они могли находиться под водой не прибегая к шнорхелю по 80-100 часов. Многообещающими оказались и испытания лодок серии XXIII – модернизированной версии старых «каноэ», – которые при команде в тринадцать человек несли две торпеды для прибрежных операций.

Тем временем «лодки Вальтера» – использовавшие перекись водорода – не были забыты. В процессе постройки находились две океанские лодки серии XVIII – «U-796» и «U-797», а четыре лодки поменьше серии XVII – «U-792», «U-794», «U-793» и «U-795» – были введены в строй с ноября 1943 по февраль 1944 года. Последние две, построенные фирмой «Блом унд Восс», показали себя особенно хорошо на испытаниях. В марте 1944 года гросс-адмирал ступил на борт «U-793», и тогда она на испытаниях в Балтийском море сумела развить скорость хода под водой в 22 узла. Позже «U-792» показала максимальную скорость хода в подводном положении – 25 узлов. Обе лодки показали, что ведут себя отлично под водой. После этих испытаний вышел приказ о создании модифицированной серии – XVIIb, но из-за других новых проектов строительство затянулось, так что первая лодка этой серии – «U-1405» – появилось только в декабре 1944 года., В мае 1944 года также началось строительство серии из ста «лодок Вальтера» серии XXVIw водоизмещением 850 тонн, способных развивать скорость хода под водой в 25 узлов и держать ее в течение 10-12 часов. Это было огромное преимущество, немыслимое ранее. При таком ходе и в течение такого времени лодка не только могла подходить к конвою на нужную дистанцию, но и легко уходить от любого противолодочного фрегата и корвета. При быстром маневрировании скоростью хода и глубиной эсминцу было бы крайне трудно установить точку нахождения цели для точной атаки глубинными бомбами.

Турбины Вальтера на этих лодках устанавливались в газонепроницаемых камерах в самой корме лодки, что означало

расставание с привычными кормовыми торпедными аппаратами. В качестве компенсации в центре лодки встраивались шесть торпедных аппаратов, так что лодка могла расстелить на пути конвоя ковер с десятью ядовитыми рыбками.

Коротко говоря, хотя и обставленный множеством преград, но уже проглядывался переход от погружающегося к полностью подводному кораблю.

ГЛАВА 4
КОНЕЦ «Волчьих стай»
(март – май 1944 г.)

Из каждых ста лодок, выходивших в море после майского кризиса 1943 года, тридцать пять имели все шансы никогда не вернуться. Хотя в начале 1944 года обозначилось некоторое уменьшение в размерах потерь, жизнь на лодках стала преимущественно борьбой за выживание перед лицом противника, который правил и морем и небом. Переход через Бискайский залив отнимал 10-12 опасных дней, обычно в подводном положении, прежде чем лодка достигала зоны боевых действий в Атлантике. И команды знали, что лишь три, максимум четыре лодки из каждых пяти могут рассчитывать на возвращение.

Шансы на успех постепенно снижались, после того как пришлось отказаться от тактики поисковых групп, «волчьи стаи» были распущены и лодки стали отправляться поодиночке в свои районы. И пока они не имели адекватной защиты от радиолокационного обнаружения, их шансы на выживание должны были снижаться и далее.

В январе 1944 года на сбитом вражеском бомбардировщике была обнаружена радиолокационная станция, работающая в диапазоне на средних волн. Стало необходимым создать станцию, фиксирующую работу на этом диапазоне, и в марте лодки начали получать аппарат с кодовым наименованием «Комар». Это был только один из серии поисковых радиолокационных приемников, созданных в отчаянной попытке держаться на уровне новых разработок противника. Серия началась с недоброй памяти «Метокса», или «Грандина», продолжилась аппаратами «Жук-I» и «Жук-II», далее последовали «Хагенук», «Боркум», «Наксос», «Муха» и «Комар» и затем комбинированные «Тунис» и «Гема». Последним оказался «Хоентвиль» – поисковая радиолокационная станция того типа, который предложил капитан 1 ранга Меккель еще в 1942 году. И вот, наконец, она была установлена на лодках в марте 1944 года.

Бои все больше и больше превращались в испытание нервов, подводники могли противопоставить противнику только высокий моральный дух, чтобы компенсировать неадекватность своего технического оборудования. Они не чувствовали облегчения даже под водой, потому что противник почти каждую неделю добавлял нечто новое к своей коллекции гидроакустических устройств.

Помимо «фоксеров», которые издавали собственный странный звук, свистяще-воющие звуки гидроакустических импульсов, которые вслепую стучали по корпусу лодки, то убывая, то возрастая с угрожающей силой. Была еще «циркулярная пила»: начинаясь с глухого шмелиного жужжания, звук переходил в высокий комариный писк, потом застывал на металлической ноте, бившей по нервам людей на лодке, которые, лежа на койках, чтобы сэкономить кислород, думали, что за гадость скрывается за этим звуком.

Когда лодки возвращались на базу, командиры сообщали о новом полученном опыте. Один из них докладывал, что противник применяет новый тип шумовых буев, которые имитируют шум винтов и гидроакустические импульсы. Буй похож, сообщал командир, на черный ящик с шипом сверху и был, очевидно, предназначен для терроризирования команд подводников. Другой командир сообщал о новом типе взрывного обнаруживающего устройства, третий – как его атаковал самолет, вооруженный ракетами.

Гидроакустические станции противника стали более мощными, чем прежние модели: одна подводная лодка была обнаружена на дистанции 10-15 километров. Появились новые, более мощные глубинные бомбы. Прочный корпус одной лодки был поврежден на глубине 200 метров. Позднее было установлено, что это была «бомба-убийца», содержавшая 1 000 фунтов взрывчатки.

Теперь лодки использовали свои радиостанции, только если это было абсолютно необходимо или по приказу командования. В результате командование подводников в новом штабе под кодовым названием «Коралл» в Бернау под Берлином получало лишь самые краткие сообщения и часто было информировано лучше службой радиоперехвата, чем своими собственными лодками. Таким образом впервые с 1939 года стало трудно составить истинную картину ситуации в море. В течение целых дней в штабе не знали, «жива» ли лодка или не имеет возможности сообщить или ответить.

Теперь лодки были разбросаны по всему Атлантическому океану, чтобы противник знал об их присутствии и был вынужден отряжать силы на охрану конвоев. Атакующие возможности лодок уменьшились, и, поскольку считалось важным сохранить численность лодок, командирам было приказано избегать операций в районах, где конвоям придавалось особенно сильное охранение.

Существовали веские причины для сбережения численности лодок. Значительное число лодок серии VII направлялись,

начиная с прошлой осени, в Средиземное море.[112] А с января 1944 года тридцать лодок были переведены из Атлантики для борьбы с конвоями на Мурманск. В то же время с февраля становилось все больше доказательств того, что враг готовит широкомасштабную высадку на континент, и для этого следовало принять превентивные меры.

Но где высадится противник? Командование подводным флотом направило два десятка лодок под командованием капитана 1 ранга Шютце к берегам Норвегии с целью помешать высадке в Ютландии. Когда в марте выросла напряженность, пятнадцати лодкам серии VII было приказано нести вахту в бискайских портах – эта группа получила название «Ландвирт». Она была усилена лодками, прибывшими из портов Германии и теми, которые закончили ремонт в западных доках.

Примерно в это время на лодках стали устанавливать выдвижной шнорхель вместо поплавкового. Целью установки было не восстановить атакующую мощь подлодок, а увеличить их шансы на выживание, снять у команд ощущение беспомощности в море. Установление новых шнорхелей было, однако, процессом медленным, потому что перегруженные работой верфи не могли справляться с новым заказом. Из-за бомбардировки грузов при транспортировке и нарастающее ненадежность коммуникаций во Франции, в мае новое устройство смогли установить лишь на десятке лодок.

Опыт первых лодок со шнорхелями вряд ли мог вселить уверенность. Самая первая лодка, «U-264 под командованием лейтенанта Лоокса, была потоплена британским эсминцем в феврале, а командир и механик второй лодки, которая была также потоплена, отнеслись крайне критически к устройству. И хотя была создана специальная школа по использованию шнорхелей – в Хортене, фьорде Осло, – командиры по-прежнему относились к шнорхелю с подозрением.

Головная часть устройства была покрыта пористой резиной, предназначенной для поглощения импульсов радиолокационных станций противника, на ней также была установлена антенна поисковой радиолокационной станции для использования ее во время использования шнорхеля. Но в целом радости в применении шнорхеля было мало. Если шнорхель хватал воду, то автоматически захлопывались клапаны и дизеля тут же переключались на потребление воздуха из лодки, что сразу создавало разреженность воздуха внутри лодки и неблагоприятно влияло на глаза и уши людей. А если шнорхель оставался под водой слишком долго и давление воды в выхлопной трубе превышало давление выхлопных газов, то газы попадали в лодку,

что вызывало у команды всякого рода симптомы, начиная от головной боли, изнеможения и боли в конечностях до рвоты и даже смертельного исхода.

Выход нашел Шретелер, командир «U-667». Он, по его словам, по дороге на базу девять дней не всплывал. Необходимо было, говорил он, немедленно останавливать дизеля, если шнорхель хватал воду, и газы не попадали в лодку. Нужно было лишь подправить инструкции по применению шнорхеля, чтобы дело поправилось.

* * *

Но несколько лодок еще действовали в дальних водах, и именно они добились в это время наибольших успехов – из того, что было пока еще возможно. «U-66», под командованием уже третьего командира, Зеехаузена, потопила пять судов в Гвинейском заливе. Но когда в этот район направили еще три лодки, они обнаружили, район опустел. После того как Союзники открыли путь через Средиземное море, путь вокруг мыса Доброй Надежды потерял свою былую ценность.

Пришла неприятная разведывательная информация о том, что противник пытается обнаруживать лодки, сбрасывая с самолетов гидроакустические буи. Похоже было, что эти буи автоматически посылают результаты своей работы на самолеты. Вскоре после первого сообщения о новом устройстве было получено дешифрованное сообщение с самолета противника над Карибским морем, которым с самолета докладывалось о контакте с подводной лодкой. Такое могло случиться только при наличии посредника между самолетом и лодкой, поскольку у самолета не было средств для прямого обнаружения лодки в подводном положении. Командиры лодок получили приказ сразу по обнаружении таких буев уходить от них на полном ходу.

Но где бы и как далеко лодки ни появлялись, после их появления противник сразу усиливал там противолодочную оборону. Стало очевидно, что не было такого района, который он не мог бы быстро накрыть плотной патрульной сетью.

12 марта Пих на «U-168», Юнкер на «U-532» и Люден на «U-188» должны были иметь рандеву между Мадагаскаром и Маврикием, чтобы заправиться топливом от танкера «Браке». Секретное рандеву находилось вдали от морских путей, но едва «U-188» успела прервать заправку из-за надвигающегося шторма, как ее наблюдатели заметили самолет, оставлявший за собой дымный след. Лодка срочно погрузилась и сорок минут лежала

недвижимо и бесшумно на грунте. Гидроакустики слышали слабый шум винтов по тому же пеленгу, где появился самолет. Потом раздались взрывы снарядов вокруг танкера – на лодке насчитали их 148, перемежавшиеся 14 раз с сильной детонацией, некоторые из них потрясли «U-188». Это продолжалось около часа, потом раздался звук разламывающегося, стонущего танкера, потом еще полчаса на лодке слышали более тихие удары. Наконец все стихло, и Людден осторожно всплыл. Все, что он увидел, это пахучая широкая полоса топлива, плавающие обломки да шлюпки, набитые выжившими. Солнце зашло, и ночь наступала с тропической стремительностью, когда Люден поспешил на выручку спасшимся. Он подобрал всех, а затем передал Пиху на «U-168».

В апреле 1944 года три лодки, направлявшиеся вместе с «U-66» к берегам Западной Африки, должны были заправиться от «U-488», последнего подводного танкера. Командир подводного танкера Штудт последний раз выходил на связь 30 марта, но в то время не было ничего необычного в том, что лодка хранила молчание по три недели. «U-66» должна была заправляться 26 апреля, и Зеехаузен привел ее на место рандеву 25-го. Обнаружив мощное охранение из самолетов с авианосца, он предпочел остаться на глубине. Этой же ночью он услышал несколько внезапных разрывов глубинных бомб, затем последовали шумы, характерные для тонущего корабля. На следующий день «U-488» не появилась. «U-66» стала медленно двигаться домой, всплывая только для подзарядки батарей. Ее топливные систерны почти опустели, заправка была крайне необходима. 29 апреля направили приказ Хенке на «U-515» направиться к «U-66», но Хенке сообщения не получил. Позже стало известно, что лодку потопили четыре эсминца и самолет с американского авианосца «Гуадалканал», а командир и несколько человек команды были захвачены в плен. Направили приказ Лауцемису, «U-68», но тот не ответил. Тогда направили приказ на «U-188 прийти на помощь «U-66». Тем временем положение «U-66» становилось безнадежным. На следующую ночь командир «U-188» Людден услышал тяжелые взрывы глубинных бомб в назначенном рандеву. Днем он стал ждать «U-66», но напрасно.

После полученного горького опыта было решено начать на Балтике испытания по подводной заправке топливом с лодки на лодку.

* * *

На севере несколько лодок, одна за одной, начали подкрадываться к английским берегам. Там давно не видели лодок, и их внезапное возвращение, как надеялись немцы, расстроит кое-какие планы противника. В то же время четыре-пять лодок расположились на позициях к западу от Британии, в водах, где несколько лет назад асы-подводники вели ночные бои с конвоями. Теперь лодки вряд ли могли позволить себе такое против превосходящих сил охотников за ними.

В конце мая первые лодки, оснащенные шнорхелями, вернулись на свои базы после недельного дежурства в проливе Ла-Манш. Хотя им нечего было доложить о своих победах, они добились кое-чего, что можно было расценивать как успех: они доказали, что могут находиться под носом у противника в мелких прибрежных водах. И в тот момент это было важнее побед, потому что предсказывало возможность «морских волков», оснащенных шнорхелями, снова наносить удары на коммуникациях противника.

Цифры потопленных судов противника стали весьма обескураживающими. Согласно британской статистике, в январе было потоплено тринадцать судов водоизмещением в 90 000 тонн, в феврале – восемнадцать водоизмещением в 93 000 тонн, в марте эти цифры составили двадцать три и 143 000, в апреле – девять и 62 000, и только четыре судна водоизмещением в 24 000 тонн было потоплено в мае. Итого 67 судов водоизмещением в 414 000 тонн во всех районах действия лодок от мыса Нордкап до Индийского океана, от Бискайского залива до Карибского моря. К этому можно добавить пару эсминцев. В среднем тринадцать судов в месяц и 80 000 тонн. Это означало, что противник терял по одному судну через день и легко выигрывал гонку между строительством новых судов и потерями транспортов на море, в то время как потери лодок, хотя и меньшие, чем осенью 1943 года, оставались по-прежнему весьма большими.

ГЛАВА 5
ВЫСАДКА
(июнь – август 1944 г.)

Уже долгое время Сталин подталкивал своих западных союзников к открытию второго фронта – не в Африке, на Сицилии или в континентальной Италии, но именно в Западной Европе. Но пока сила западных союзников не позволяла им соответствовать этому требованию, потому что подводные лодки наносили тяжелый урон их судоходству. К концу мая 1943 года, по подсчетам экспертов германского адмиралтейства, противник потерял судов общим водоизмещением в 30 миллионов тонн – причем главным образом от подводных лодок. По их оценкам, пятнадцать с половиной миллионов этого тоннажа были возмещены спуском новых судов, а четырнадцать с половиной миллионов потерянных тонн Союзникам еще нужно было компенсировать.

С тех пор, однако, активность германских надводных кораблей резко упала, весьма ограниченными стали и успехи люфтваффе в борьбе против транспортов противника, и из-за того, что их воздействие на самолеты и корабли эскортов упало, подводные лодки вынуждены были перейти в оборону. В то же самое время увеличился поток судов класса «Либерти» и «Виктория» и десантных кораблей из Соединенных Штатов. Потери противника снизились до такой степени, что крупная высадка в Европе становилась возможной, и с февраля 1944 года из сообщений всех источников становилось предельно ясно, что противник готовит высадку на западе Европы.

Гросс-адмирал не сомневался в серьезности ситуации. Во время своей поездки на берег Бискайского залива – поездка в этот район оказалась последней – он откровенно говорил подводникам:

– Если нам не удастся сбросить противника обратно в море и ему удастся достигнуть Рура, то мы проиграем войну. Каждая часть и каждый из вас должны понимать, что лишь максимальная решимость даст нам возможность победить в этой решающей фазе войны. Мы знаем, что враг предельно полон решимости раздавить немецкий народ. Нам нечего ждать милосердия. Европейскую крепость нужно защищать до конца».

В начале того рокового июня 22 лодки из состава «Средней группы» находились в Бергене, Ставангере и Кристиансунне в ожидании вражеской высадки. Ни одна из них не была

оборудована шнорхелем. «Группа Ландвирт», насчитывавшая теперь 36 лодок, была разбросана по Бискайским базам – пятнадцать в Бресте, из которых только семь имели шнорхель, а другие двадцать две – в Лорьяне, Сен-Назере и Ла-Палисе. Лодки держали в шестичасовой готовности, с полным боекомплектом, заправленные, с полным провиантом, отпуска и увольнения были отменены. Каждый понимал, какие события надвигаются.

Бомбардировщики противника утюжили землю Франции, готовя широкую дорогу до Парижа для будущих побед. Железнодорожные станции, мосты, сортировочные узлы, перекрестки, посадочные площадки – по всей системе коммуникаций Северной Франции прошел разрушительный смерч.

Гитлер уже давно запретил гросс-адмиралу летать во Францию с инспекциями. Бывало, штабные машины с высшими офицерами покрывали на высокой скорости сотни километров на аэродромы, где ожидалось приземление самолета гросс-адмирала. Теперь это осталось в прошлом. Офицеры на немецких базах во Франции уже больше не ездили на охоту за оленями, зайцами, фазанами или голубями. В оккупированной Франции их жизнь уже не была в безопасности. Нойманна, адъютанта одного высокого чина, среди бела дня захватили вооруженные автоматами люди. У него отобрали оружие и отпустили, так что он мог радоваться, что остался живым. Маки стали вездесущи и уверены в своих силах. Ни один немец уже не смел показаться в лесу между Лорьяном и Ванном, а также во многих других частях Франции. Германские гарнизоны были уже не столь сильны, чтобы сдерживать партизан, которым каждую ночь сбрасывали оружие самолеты противника.

И вот настал день высадки. Первым признаком стали вспышки на экранах прибрежных радиолокационных станций и сообщения патрульных кораблей из проливов. Стало ясно, что на английском берегу что-то затевается – отнюдь не обычная концентрация крупных бомбардировочных сил над проливами для воздушного рейда на Германию. Это была мощнейшая армада, когда-либо отплывавшая от берегов Англии. Силы высадки возглавлялись бесчисленным числом тральщиков, потом шли эсминцы – целая сотня, – потом транспортные суда, крейсеры, специальные десантные корабли, до тысячи транспортов с войсками, а на заднем фоне высились мрачные громады линкоров. Над ними ревели пять тысяч истребителей и три тысячи бомбардировщиков, большинство «летающие крепости», а в голове их шли транспортные самолеты с бесконечной вереницей планеров.

Первые тревожные сообщения достигли германского командования около часа носи 6 июня. Они поступили из Кале, из устья Сены, из Гавра и из Котантена. Были отдельные сообщения об изолированных парашютных десантах к западу от города Кана в устье Орна, под Сент-Мэр-Эглиз севернее Карантана, восточнее Котантена и в устье реки Вир. Основные же силы десанта находились пока на переходе, но пока не обнаруживали своих намерений относительно места высадки. В Верховном штабе полагали, что парашютные десанты на полуострове Котантен представляли собой не что иное как переброску боеприпасов для отрядов маки либо отвлекающую операцию. Главной атаки ожидали в районе Кале. Но адмирал Кранке в Париже расценил эти действия противника как начало главного удара.

Вскоре после первых операций противника обрушились первые мощные комбинированные удары с воздуха и с линкоров по району устья реки Орн в Карантанском заливе. Одновременно началась высадка войск с массы десантных кораблей на побережье в районах населенных пунктов Карантан, Сент-Мэр-Эглиз, Виервиль, Арроманш и Курсель.

В 3.05 командование подводного флота получило от своего адмиралтейства первые известия о событиях во Франции: «Большое количество парашютистов и планеров приземляются в Нормандии». Спустя пять минут по «Средней группе» лодок в Норвегии была объявлена боевая тревога, а полчаса спустя приказ об объявлении боевой тревоги был направлен в «Группу Ландвирт» в Бискайском заливе. Приказ был направлен также и на лодки, которые уже вышли из норвежских портов; им было приказано застопорить ход и ждать дальнейших приказаний. Два часа спустя пяти лодкам, оборудованным шнорхелями, был дан приказ на полном ходу направиться в Западную Францию, там получить торпеды и сразу же снова выйти в море. Восьми лодкам со шнорхелями из Бреста и одной из Лорьяна было приказано действовать к северу от Шербура. Лодкам из Бреста, не имевшим шнорхелей, поступил приказ атаковать британские конвои между мысами Лизард и Хартланд, а остальным «бесшнорхельным» лодкам из Лорьяна, Сен-Назера и Ла-Палиса – вести разведывательное патрулирование в Бискайском заливе. Лодки из «Средней группы» в Западной и Южной Норвегии были приведены в состояние готовности к немедленному выходу в море.

Первые лодки вышли еще по темноте. Приказ им гласил: «Боевая тревога. Следовать в надводном положении на максимальном ходу, отражать атаки самолетов противника». Подводники понимали, что это значит.

Облака разошлись, и над ними предательски засияла луна. Подводники понимали, что значит и это.

Вахтенный журнал подводной лодки «U-415», которой командовал лейтенант Вернер, дает картину того, что последовало:

> 01.40. Ясная луна, хорошая видимость. Наш эскорт ушел под Брестом. Курс 270°. Идем полным ходом.
>
> 01.45. Следующая за кормой, «U-256», атакована самолетом. Мы также открыли огонь. «U-256» сбивает один самолет. Вокруг нас радиолокационные импульсы, сила 3-4.
>
> 02.20. Импульсы справа прекратились. Предполагаю приближение самолетов. Нас атакует «сандерленд», справа 40°. Открываю огонь. Он сбрасывает передо мной четыре бомбы, которые взрываются под лодкой. Одновременно меня атакует по правому борту еще один четырехмоторный самолет, «либерейтор». Несколько пуль попадают в мостик. Бомб не сбрасывает. Оба дизеля встали после атак «сандерленда». Лодка держится носом вверх, корма под водой так глубоко, что вода попадает через люк боевой рубки. Приказываю всем наверх. Быстрота атаки и повреждения не дают мне послать сообщение. Спасательные средства наготове. Пока лодка на плаву, приказываю поднять на мостик боеприпасы и сложить у орудий. Лодка не имеет хода, вертикальный руль деформировало и застопорило в положении право на борт.
>
> 02.28. Новая атака справа по борту, «сандерленд» обстреливает и бросает бомбы с низкой высоты. Бомбы падают слева и справа. «Либерейтор» атакует слева, открывает огонь. Нашим огнем этот самолет подожжен, он падает за кормой. Поскольку все атаки начинаются с носа, 37-милиметровое вступает в действие, только когда самолеты уходят от нас. Во время атак отмечены попадания обоих спаренных пулеметов в фюзеляж и моторы. Очень хорошая стрельба. Наши «Жук» и «Муха» выведены из строя.
>
> Спустя некоторое время механик докладывает, что лодка может погрузиться и идти на электромоторах. Приказываю снова всем вниз. Берем курс на базу…

Лодки по дороге к проливам сбили четыре больших самолета противника, в то время как за сутки в командование поступило полсотни сообщений о нападении самолетов на лодки. Пять

лодок, одна из них со шнорхелем, были повреждены настолько серьезно, что вынуждены были вернуться в Брест. Подводники потеряли Кетельса на «U-970» и Бадена на «U-955» на пути из Атлантики на базу. Еще две лодки погибли утром 8-го, а две были повреждены настолько, что им пришлось возвратиться на базу.

К 10-му не менее десяти лодок из Бреста, не имевших шнорхелей, были снова спрятаны в бункеры, еще одна вообще не вернулась.

К 12 июня стало ясно, что противник не собирается высаживаться где-либо еще помимо Нормандии, и «Группе Ландвирт» было приказано вернуться в Брест, хотя базировавшаяся на Норвегию «Средняя группа» оставалась в море до конца месяца, поскольку верховное командование еще ожидало высадки между Тронхеймом и мысом Линдеснес. Когда же до конца июня никакой высадки не произошло, командование подводным флотом оставило в Норвегии полдюжины лодок в качестве своих «глаз и ушей», а остальные были выведены из состава флота, а их команды отправились в Германию для укомплектования новых лодок – серии XXI.

Из семидесяти пяти лодок, которые держали в боевой готовности на случай высадки противника в Западной Европе, осталось едва ли с десяток, способных атаковать линии коммуникаций Союзников. Все они были оснащены шнорхелями. Но вскоре выяснилось, что радиолокационные станции противника могут обнаруживать лодки по отражению головок шнорхелей. Тем не менее первые командиры, вернувшиеся 22 июня из района высадки, проявили удивительную уверенность в своих силах. Штукманн на «U-621» потопил танковый десантный корабль, а фон Бремен на «U-764» потопил эсминец к северу от Джерси. В целом шнорхель оправдал себя.

Не менее удовлетворительный результат применения шнорхеля был зафиксирован на четырех лодках, которые вышли из Бреста в Шербур с грузом 8 тысяч бронебойных зенитных снарядов и 350 тысяч пулеметных боекомплектов. Правда, они не смогли войти в порт и разгрузиться, потому что, когда они 23 июня подошли к Шербуру, город был уже осажден, и лодкам пришлось вернуться в Брест.

К концу июня, согласно британской статистике, лодки, оборудованные шнорхелями, потопили пять судов общим водоизмещением в 30 000 тонн и два фрегата, повредили один семитысячник и еще один фрегат. Своей жизнью заплатили за эти успехи пятьсот подводников, но цена потерь возросла бы еще больше, если бы этим пяти судам удалось высадить войска и выгрузить боеприпасы, которые они везли.

На суше дела шли неважно. Противника не удалось сбросить в море. Каждый день его прибрежный плацдарм удлинялся и расширялся, пополняясь новыми дивизиями, танками, грузовиками и боеприпасами – все это шло через искусственный порт, созданный из гигантских понтонов, затопленных у берега.

Временами командованию подводников было невозможно управлять лодками, находившимися в море, потому что по поступавшим в «Коралл» куцым сведениям там не могли составить картину обстановки. Лодки зачастую не могли всплыть близко к поверхности, чтобы принять адресованные им длинноволновые сообщения. Впервые за пять лет войны командование подводников попало в полную зависимость от службы радиоперехвата и от докладов командиров, вернувшихся с позиции.

Основываясь на полученном в проливах опыте лодок, оснащенных шнорхелями, командование разрешило посылать туда в будущем только опытных командиров. Ветераны-подводники, возвращавшиеся на базу, рисовали живую картину почти непреодолимых трудностей в зоне высадки.

Они также рассказывали, как весь распорядок дня приходилось приспосабливать к тому, что они называли «шнорхельным ритмом». Основной обед с нормальными горячими блюдами можно было приготовить только под шнорхелем, текущий ремонт производился тоже только под шнорхелем. Таким образом подводники экономили драгоценный кислород, который им нужен был в остальное время дня, когда они находились на глубине.

Вахтенный журнал Шретера, командира «U-763», дает полное представление о трудностях и опасностях, которые с легкостью возникали у командира лодки во время боевой операции. 6 июля за ним настойчиво гонялась группа кораблей противолодочной обороны в районе, который, по его калькуляциям, находился «к югу от острова Уайт».

К полуночи он насчитал 252 взрыва глубинных бомб на различных дистанциях от его лодки. В течение целых суток он не имел возможности всплыть и провентилировать лодку, в результате команда была изможденa. На следующий день лодка улизнула от своих преследователей, но тут «U-763» столкнулась с еще большей опасностью:

7.7.1944

12.00. После 30 часов преследования меня беспокоит, где мы находимся. За все это время у нас не было времени, чтобы определиться с помощью эхолота.

Мы прошли солидную дистанцию на разных курсах. По грубым прикидкам, мы должны быть милях в 20-30 к северу от Шербура…

16.54. Лодка задела грунт на глубине 35 метров.

19.02. Лодка лежит на грунте на глубине 35 метров с дифферентом на нос. Раз здесь мелко, то, может быть, мы еще ближе к югу? Течение здесь достигает узлов 9… Лодка больше не на грунте. Всплыл на перископную глубину, курс 330°. Земля слева 300°.

22.58. Темно. Видимость крайне плохая справа. Нет никаких визуальных ориентиров. Звезд нет. Сравнение с картой показывает, что течением нас отнесло куда-то между Нормандскими островами. Пользуюсь эхолотом, стараюсь держать курс на север, иду под шнорхелем. Видимость впереди плохая.

00.41 Данные прослушивания дна, кажется, неверные. Делаю попытку сориентироваться по радиомаяку. Есть только один пеленг – на Брест. Эта линия проходит через нашу предполагаемую по данным прослушивания дна позицию. Пока не будет достаточно воды под килем и адекватная видимость, всплывать нет смысла. Продолжаю идти под шнорхелем, чтобы суметь на перископной глубине определить позицию с первыми лучами света.

03.56. Ветра почти нет. Луна. Видимость слабая. Всплыл. За кормой четыре эсминца – дистанция 4-5 тысяч метров. Вижу землю слева и справа по корме. Слева по борту вижу также контуры нескольких торговых судов. Беру курс на северо-запад в предположении, что земля справа – это полуостров Котантен, занятый противником.

04.33. Лег на грунт, глубина 32 метра. Теперь, когда у меня есть время переварить то, что видел, я понимаю, что лежу у английского берега. Но где мы? По линии пеленга на Брест и исходя из карты, похоже, мы где-то у Спитхеда – это кажется невозможным…

Шретер оказался прав. Он находился ни в тридцати милях к северу от Шербура, как он думал, ни между Нормандскими островами, а на знаменитой якорной стоянке у Спитхеда. До утра он вел себя тише воды, потом начал осторожно двигаться между старых судов, груженых балластом, среди снующих портовых посудин, госпитальных и десантных судов, пока не оказался на мелком месте. Эхолот показывал менее восемнадцати метров,

когда нос коснулся грунта. Он оказался перед угрозой предстать перед противником, когда начнется отлив, как на тарелочке – весь или частично над водой. Это будет конец. Тогда команда может посуху войти в Англию – «с контрвысадкой», как горько пошутил его старпом.

Но командиру было не до смеха. Он осторожно передвинул свою лодку в более глубокое место, где мог отлежаться в ожидании высокой воды. Когда наконец настал момент, «U-763» медленно оторвалась от грунта и двинулась в подводном положении, держа пролив справа. Мимо встречным курсом прошли несколько десантных кораблей и два эсминца.

В июле три-четыре лодки со шнорхелями всегда оперировали в проливе. «Проползая» под берегом, чтобы избежать обнаружения со стороны радиолокационных станций противника, к своим позициям, они топили, что попадалось в пределах досягаемости их торпед – приходилось довольствоваться и этим.

5 июля Зидер на «U-984» потопил три судна общим водоизмещением в 21 550 тонн и фрегат из конвоя транспортов с войсками к северу от Барфлера, а также повредил один семитысячник. Если приплюсовать к этому потери противника в других водах, то они за месяц составили, согласно британским данным, 63 000 тонн.

В третью неделю августа две лодки вернулись из района Сены, где они потопили транспорт с танками и повредили два других транспорта общим водоизмещением в 17 000 тонн.

– Движение там большое, – сказал с кривой усмешкой один их командиров, – перспективы неплохие, только вот охрана очень строгая.

Мархольц, командир «U-309», провел там только неделю и потом был вынужден вернуться, потому что его команда обессилела от перенапряжения. Вот отрывки из его вахтенного журнала:

12.8.1944.

03.45. Вместе с «U-981» взял курс навстречу эскорту под Ла-Палисом.

04.15. «U-981» наткнулась на мину. У нее на борту все пришло в негодность, и я послал сообщение: «Срочно. «U-981» наскочила на мину, погрузиться не может, машины, моторы и механизмы не работают, прошу немедленной помощи, остаюсь на месте, «U-309».

06.20. Атакован самолетом «галифакс». Нахожусь рядом с «U-981», так как она не может двигаться. Самолет пролетал над нами трижды. Сбросил три

осветительные ракеты на парашютах. «U-981» опять может двигаться, на моторах. Возобновила движение на моторах, курс 90°, движемся вдоль линии буев…

06.24. Бомбят «U-981»… новая атака «галифакса». Отмечены попадания зениток с обеих лодок. Еще одна мина взрывается под «U-981». Новая атака на «U-981» со стороны двухмоторного самолета. «U-981» вдруг идет полным на обоих дизелях.

06.43. На верхней палубе приготовлены спасательные средства. Другая лодка начинает тонуть носом. Команда прыгает за борт. Я немедленно подхожу и забираю 40 спасшихся. Командир и еще двенадцать членов команды пропали…»

Пока противник готовился к решающему натиску на суше, он не забывал и ставить с самолетов мины на подходах к базам подводных лодок. Сообщения командиров возвращающихся лодок гласили также, что противник вернулся к использованию противолодочного оружия времен Первой мировой войны – взрывающимся тралам. Эту тяжелую сеть натягивали на морском дне на глубинах до 50 метров. Когда лодка задевала эти сети, раздавался взрыв.

С 9 по 13 августа мощные эскадрильи бомбардировщиков совершили налеты на бункеры подводных лодок. В Бордо они нанесли 26 прямых попаданий 1000-фунтовыми – и без какого бы то ни было успеха! Шесть метров усиленного бетона да еще три метра специальной кладки против бомб сверху – этого было больше чем достаточно. В Бресте один бункер удалось пробить, когда противник применил пяти– и шеститонные бомбы. Образовалось отверстие в девять метров, но ущерб внутри бункера оказался незначительным. Бункеры доказали свою надежность против атак с воздуха – но не с земли.

После того как американские танковые колонны прорвались в Авранше, Брест приготовился к обороне. Поток отступающих частей вливался в крепость и ее бункеры, лодкам стало неуютно. Из двух командиров флотилий остался один – капитан 1 ранга Винтер. Капитан 1 ранга Леманн-Вилленброк взял на себя командование подводной лодкой «U-256», команда с которой была списана из-за серьезных повреждений лодки, восстановил ее, установил всплывающий шнорхель, набрал команду из резервных составов и вышел в море. Недели спустя, когда его уже считали погибшим, Леманн-Вилленброк привел свою ветхую посудину в Берген. Там уже «U-256» была окончательно списана.

Прорыв в Авранше означал потерю баз подводных лодок в

Бресте, Сен-Назере и Лорьяне. Лодки, которые могли двигаться, ушли на юг, в Ла-Рошель, куда перебрались и старшие офицеры западной группировки подводных лодок. На переходе семь из пятнадцати лодок были уничтожены или выведены из строя авиацией, командам этих лодок было приказано добираться до Германии кто как может, чтобы там составить экипажи новых лодок серии XXI.

Некоторые из базировавшихся в Норвегии лодок были направлены на Балтику для усиления обороны Либавы (Лиепаи), а лодкам со шнорхелями из Бордо и Ла-Палиса было приказано идти к Бристолю и Северному проливу, чтобы атаковать подходящие с запада цели.

В третью неделю августа Шретерер, «U-667», с начала месяца находился на позиции к северо-западу от побережья Корнуэлла, сообщил о потоплении судов на 15 000 тонн и одного эсминца, а другие пять лодок, которые шли из Ла-Манша к Норвегии, сообщили о потоплении пяти судов водоизмещением в 22 000 тонн и эсминца и нанесении повреждения еще одному судну.

У одной из этих лодок, «U-480» под командованием Ферстера, корпус был покрыт «Альберихом», резиновым покрытием, предназначенным для поглощения сигналов радиолокационных станций. Жертвами этой лодки стали транспорты «Сент-Эногат» и «Орминстер» и военный британский корабль «Лойалти». Хотя группа кораблей противолодочной обороны гонялась за «U-480» несколько часов, «Альберих» выручил ее. 6 января лодка снова вышла из Бергена в Ла-Манш. Она шесть недель сражалась с бдительными кораблями охранений, прежде чем была потоплена глубинными бомбами двух эсминцев.

К концу августа тридцать лодок со шнорхелями совершили сорок пять выходов в пролив. За два месяца они потопили двенадцать кораблей эскорта и двадцать транспортов общим водоизмещением в 112 800 тонн и повредили один корабль эскорта и семь транспортов водоизмещением в 44 000 тонн. Это означало, что они помешали доставке на поле боя более чем 100 тысяч тонн грузов, в том числе десятков грузовиков с боеприпасами. Но, с другой стороны, две трети лодок не вернулись из пролива. Из тысячи подводников спастись удалось не более чем двум с половиной сотням.

Все больше и больше лодок, базировавшихся в Бискайском заливе, переправлялись в Норвегию. По мере того как американские танковые колонны все дальше проникали в глубь Франции и угрожали даже Ла-Палису и Бордо, последние «морские волки» покидали свои логова на Бискайском берегу. Четыре лодки после провала попыток найти для них новые

аккумуляторные батареи были взорваны. Это оказались лодки-ветераны прежних дней: «U-129» Нико Клаузена (сам Клаузен уже давно погиб), «U-123» Хардегена (эта лодка и ее командир участвовали в операции «Paukenschlag» под Нью-Йорком), «U-178», с которой Виллем Шпар вернулся из Восточной Азии, и «U-188» Люддена.

Последняя лодка ушла из Бордо, это произошло 25 августа. Часть воинского персонала была направлена на укрепление гарнизона Ла-Рошеля, другие отправились в длинный путь к Германии вместе с 20 тысячами солдат, а также рабочими верфей и служащими гарнизона, которых тоже включили в полки. Их дорога лежала через Францию, занимаемую танками противника, находящуюся в состоянии разброда. Мало кто из них добрался до дома, об их судьбе узнали только после войны. Среди тех, кто попал в лагеря для военнопленных на территории Франции, оказался и бывший командир «U-108» и командир 12-й флотилии Клаус Шольц.

В это время капитан 1 ранга Винтер находился в Бресте, Кальс в Лорьяне, Пининг – в Сен-Назере, а Цапп – в Ла-Рошеле. Их лодки играли важные роли в обороне старинных крепостей, сражаясь на берегу с той же храбростью, которую показывали на море.

Однажды генерал, проверявший фронт, наткнулся на 20-миллиметровый зенитное орудие, стоявшее на открытом месте без всякой маскировки, а расчет из подводников стоял вокруг ничем не защищенный.

– Почему вы не зарываетесь в землю? – спросил генерал.

– Господин генерал, – отвечали ему, – мы и в море во время боя не зарывались в землю.

Командующий западной группировкой подводных лодок оставил Ла-Рошель одновременно со своими лодками, но ему было приказано лететь в Норвегию самолетом. На базах в Германии тоже лихорадочно готовились принять подводные лодки, так как Норвегия могла принять лишь треть покидавших Францию лодок. Домашние верфи, загруженные работой до предела, не могли принять для ремонта ни одной лишней лодки, в то же время самим лодкам приходилось преодолевать дистанцию в тысячу миль вместо прежних шестисот, чтобы выйти на позицию, а когда они, наконец, достигали района боевых действий, то им приходилось неделями находиться под водой, дыша через шнорхели. Даже не верилось: неужели они действительно были – дни «волчьих стай»? Неужели были великие кампании у американских и африканских берегов, в водах Карибского моря и Мексиканского залива? Или это было

сном? Теперь выход в море представлял собой такой кошмар, какой невозможно было и представить в прежние времена. Но как бы тяжела ни была работа подводников, дух их оставался непоколебимым.

ГЛАВА 6
КОЛЬЦО СЖИМАЕТСЯ
(сентябрь 1944 – апрель 1945 гг.)

К середине сентября 1944 года все атаки подводных лодок против сил вторжения прекратились. Последней лодкой, которая покинула базы 6-й и 7-й флотилий в Сен-Назере, была «U-267» под командованием Тиншерта, это произошло в самом конце месяца. Хотя лейтенант граф фон Матушка, командир «U-482», доложил о потоплении в Северном проливе судов общим водоизмещением в 23 000 тонн и эсминца, стало ясно, что союзное кольцо сжимается и загоняет подводные лодки на их прежние места боев.

К этому времени вряд ли какой из старых боевых кораблей остался в строю: некоторые были захвачены, а те, что не успели потопить, были переданы в школы подводников. Подводная война, начавшись у берегов Британии, вернулась к прежним берегам, Она останется там, пока лодки, что находившиеся в строительстве, не перенесут ее снова в Атлантический океан.

Когда полковник граф фон Штауффенберг совершил 20 июля покушение на Гитлера, на подводниках это никак не сказалось. Им достаточно было знать, что Дениц не принимал никакого участия в заговоре. Они были боевыми людьми, принесшими присягу на верность, и что происходило в верхах, их не касалось.

Дениц наотрез отказался принимать участие в заговоре. Его целью, как и всех германских сил на Западе, было нанести поражение врагу. Он знал, что устранение главы государства в этот критический момент только ослабит положение Германии. Он слишком хорошо помнил лозунг 1917-1918 годов: «Избавьтесь от кайзера – и все будет хорошо». Такая пропаганда применительно к нынешнему лидеру не производила на него впечатления. Он знал, что Союзники требуют безоговорочной капитуляции, и не верил, что устранение Гитлера со сцены приведет к изменению этого требования. Он знал о сверхсекретной директиве «Эклипс» («Затмение»), перехваченной у британцев, в которой предусматривалось географическое расчленение Германии, и знание этого лишь укрепляло в нем уверенность, что лучше сосредоточить все имеющиеся силы на борьбе против внешнего врага. Если удастся отбросить силы вторжения, то, все еще верил он, новые лодки перейдут в атаку и заставят противника искать разумного урегулирования. Теперь, когда старые типы лодок оснащались шнорхелями, они тоже

возвращались к наступательной тактике.

Так что война продолжалась. Лодки серии IXc сражались у Ньюфаундленда и на берегах залива Святого Лаврентия, а серии VIIc у берегов Британии – в проливах Минч, в заливе Мори-Ферт, в Северном проливе, у берегов Исландии. Позиции в этих районах почти не пустовали вплоть до капитуляции в мае 1945 года.

А тем временем, когда постоянное движение германской линии фронта во Франции вспять делало все более и более затруднительным поддержание наземных коммуникаций, командования армейских складов и военно-морских баз все чаще стали обращаться за помощью к подводникам. Весь сентябрь и октябрь «Коралл» наводнялся непомерными просьбами. Одни просили подбросить на подводных лодках топлива, западная военно-морская группировка просила перебросить трехмесячный запас продуктов для восьмидесяти тысяч человек, оборонявших атлантические крепости, Дюнкерку требовались боеприпасы, просили перебросить по Балтике снаряжения для армейской группы «Север», военно-морское командование в Норвегии просило направить пять лодок для эскорта конвоя с войсками в Германию и для борьбы с кораблями противника, господствовавшими в арктических водах. Командование подводного флота не могло выполнить ни одну из этих просьб.

В октябре 13-я флотилия в Тронхейме и 11-я в Бергене стали новыми местами базирования для бывших «бискайских» лодок, из которых двадцать восемь возвращались с операций, две шли на операцию и только шесть находились на позициях. Это было самое малое число находящихся на позиции лодок за последние три года. Шесть лодок было придано еще из «Средней группы», чтобы поддерживать оказание давление на противника. Из них от Фойгта на «U-1006» не было никаких известий, Рабе на «U-246» вернулся в бухту, после того как подвергся атаке глубинными бомбами, Пульст на «U-978» добрался до Ла-Манша и сообщил о потоплении трех судов.

В Средиземном море были потеряны последние три лодки, и штаб во главе с адмиралом Крайшем вернулся в Германию. Так закончилась германская подводная война в Средиземноморье, отмеченная многими успехами, хотя цена их оказалась высокой.

Осенью и зимой успехи лодок, оснащенных шнорхелями, оказались на удивление высокими. Согласно британской статистике, в ноябре в результате атак подлодок было потоплено семь судов водоизмещением в 30 000 тонн, в декабре этот счет составил девять судов в 59 000 тонн. Бомбардировщики береговой обороны не могли поддерживать прежний уровень уничтожения лодок, потому что лодки больше не всплывали на

поверхность, держались на глубине и пользовались шнорхелями экономно.

У кораблей противолодочной обороны тоже были свои проблемы, потому что им трудно было обнаружить лодки на глубине и еще труднее – в мелких прибрежных водах, где сигналы гидроакустических станций искажались.

Командование подводником узнавало о действиях лодок только через расшифрованные сообщения противника, добытые службой перехвата, а также от немецких гарнизонной на Нормандских островах: те слышали взрывы, доносившиеся с моря, либо обнаруживали обломки на берегу.

Кривая потерь подводных лодок пошла резко вниз – до 10,5 процента, или 18 лодок за четыре месяца. Таких низких потерь не было несколько лет, даже во второй половине 1942 года, в то время как тоннаж, потопленный из расчета на лодку в день, стал высоким, как в прежние годы.

По-прежнему лодки действовали и в некоторых отдаленных районах. «U-862» под командованием Тима вышла из Пинанга к берегам Австралии, потопив накануне Рождества 1944 года к югу от Сиднея судно типа «либерти» и еще одно в январе 1945 года – в семистах милях к западу от Перта. Примерно в это же время Хилбих на «U-1230» высадил двух секретных агентов на побережье США, под Бостоном. В среднем по две лодки действовали к югу от Ньюфаундленда, у Берегов Новой Шотландии и Новой Англии. Одна из них – «U-1232» под командованием Рота – потопила шесть транспортов и эсминец, проведя атаки против двух конвоев, а другие лодки потопили четыре корабля эскорта и торпедировали несколько грузовых судов, из которых некоторые были объявлены потопленными. Перед Рождеством Альтмайер на «U-1227» и Хехлер на «U-870» в районе Гибралтара два десантных корабля с танками и корвет из одного конвоя и три транспорта и французский корвет – из других конвоев на протяжении последующих трех недель.

Лодки в Японии и Пинанге получили приказ вернуться домой не позже середины января 1945 года. Поскольку у них не было шнорхелей и только несколько из них были оборудованы эффективными радиолокационными станциями обнаружения работы станций противника, им приказали проходить опасные участки к югу от Ирландии в темное время. Четыре лодки погибли на переходе, причем две из них были потоплены подводными лодками Союзников.

Естен на «U-861» обманул шпионов противника несколькими ложными выходами и другими хитростями и наконец вышел в открытое море незамеченным. Без шнорхеля и радиолокатора он

провел свою лодку живой и невредимой через тысячи миль и весной оказался в Тронхейме.

В то время даже потопление судна где-нибудь в водах Южной Африки вызывало немедленную реакцию мщения со стороны противолодочных сил противника. Одна такая группа противолодочных сил, состоявшая из двух британских авианосцев, четырех британских фрегатов, двух индийских и одного британского охотников за подводными лодками, двух британских корветов и эскадрильи базировавшихся на суше самолетов сумели потопить свою жертву – один подводный крейсер, после того как самолеты налетали 871 летный час.

В Северной Европе прошли испытания подводной лодки «U-2511» серии XXI под командованием капитана 1 ранга Шнее при участии ветерана-лейтенанта Зурена и его механика. После учебных выходов по приказу гросс-адмирала подводные лодки этого типа стали одна за другой входить в строй действующих.

Общая обстановка в Германии стала тревожно ухудшаться. Декабрьское наступление армии в Арденнах – последняя надежда – не удалось, и удар последовал за ударом. В январе русские прорвались под Барановом и создали плацдарм во Врицене – менее чем в трех десятках километров от «Коралла». Гросс-адмирал немедленно рассредоточил командование военно-морских сил и приказал оперативному штабу перебраться в Зенгварден, под Вильгельмсхафен. Командование подводным флотом вернулось в те же казармы, которые оно занимало в начале войны. Кольцо сжималось. Впервые за шесть лет войны начальник подводников оказался отделен от своего штаба и не контролировал напрямую операции подводных лодок. Он остался в Берлине всего с несколькими своими офицерами.

Провал наступления в Арденнах положило конец его надеждам оживить подводную войну с введением в строй новых типов подводных лодок, но его вдохновляли на продолжение боевых действий успехи существующих лодок, причем сами лодки не понесли существенных потерь. Он не надеялся оказать серьезных прессинг на противника, пока не будут введены в строй новые лодки, но лодки серии XXIII ожидались в феврале, а серии XXI – в марте.

Тем временем агентурные сообщения, да и публикации прессы противника показывали, что противник принимает меры по противодействию оживлению активности лодок. Серия крупных воздушных налетов на базы подводных лодок и ремонтные верфи возвестила о новой фазе наступления Союзников. Давно обещаемая «крыша над Германией» из тысяч немецких самолетов-истребителей не появлялась, а несколько

лодок серии XXI оказались поврежденными или уничтоженными еще до своего выхода в море. Тем не менее первая из маленьких лодок серии XXIII вышла в феврале 1945 года к берегам Англии, одновременно около полсотни оборудованных шнорхелями лодок были направлены под Шербур, Плимут, остров Уэсан и к юго-западным берегам Британии, к острову Мэн, Ливерпулю и островам Скеррис,[113] в Северный пролив и к Клайду, в пролив Норт-Минч, в пролив Пентленд-Ферт, заливы Мори-Ферт и Форт-Ферт.[114]

Когда командиры подводных лодок возвращались на базы, они строили планы о будущих операциях с учетом знаний о том, как долго лодки могут находиться в море при наличии шнорхелей и насколько это повышает шансы на успех. В штабе подводников не разделяли их оптимизма: там получали сообщения агентов о создании новых минных полей у английских берегов.

Противник подозрительно быстро реагировал на выходы немецких лодок в эфир. В штабе подводников не имели четкой картины о ситуации в море, потому что командиры подводных лодок не решались пользоваться радиостанциями для своих рапортов. При этом некоторые из них находились в море по два месяца, и одно это вызывало беспокойство.

Беккер, командир «U-260» сообщал, что он наткнулся на мину, когда шел на глубине 75 метров – в 20 метрах от морского дна. Его лодка была настолько серьезно повреждена, что он был вынужден всплыть, после чего команда взорвала лодку, а сама высадилась на ирландский берег. Так что сообщения о новых минных полях подтверждались.

И снова большой риск потерь заставил командование оттянуть лодки от берегов и посылать их дальше к западу или, когда это необходимо, отзывать их на базу. В последний раз полдесятка лодок были собраны в группу, названную «Морской волк». Эту группу направили на запад в надежде найти конвой с уменьшенным, ввиду бездействия лодок в Атлантике, охранением. Одновременно впервые отправились на боевые операции с баз в Голландии восемнадцать лодок нового типа, двухместных, разработанных под наблюдением вице-адмирала Хайе – их называли «тюленями». Эти кораблики длиной менее девяти метров, с дизельным двигателем от грузового автомобиля, электромотором от торпеды, с двумя торпедами вне прочного корпуса. Дальность действия этих лодок зависела от выносливости командира и его механика, которые управляли лодкой в полулежачем положении. Во время первого выхода они попали в жесточайший шторм, который устроил им серьезное

испытание. Но случились важные открытия: лодки из-за своей миниатюрной комплекции оставались почти невидимыми на поверхности и не поддавались обнаружению под водой, а разрывы глубинных бомб швыряли их, но не наносили повреждений. А их радиус действия превзошел всякие ожидания: из первых десяти, ушедших на задание, последняя вернулась после шести дней пребывания в море, в течение которых оба члена команды едва могли пошевелиться.

Пока германские армии на западе откатывались, на море пользовались спросом и «бобры». Это была одноместная лодка с бензиновым двигателем и электромотором, которая также имела на борту две торпеды. Ее живучесть была таковой, что можно было ожидать, что она дойдет до позиции, но назад не вернется. И тем не менее в добровольцах недостатка не было. Свои услуги командиру дивизиона этих лодок, капитану 1 ранга Бартелю, предлагали и женщины, но женщинам отказывали. Как летчики германских истребителей, которые стали таранить вражеские самолеты, люди на этих мини-лодках знали, что возврата не будет.

С середины января гросс-адмирал участвовал почти ежедневно в совещаниях у фюрера в верховной штаб-квартире. Теперь он взял на себя ответственность за транспортировку и распределение угля по Северной Германии. Конца не было проблемам, наваливавшимся на него: организация морского транспорта, обучение и экипировка недавно созданных бригад морской пехоты, поставка зенитных орудий на транспорты, решение проблем с дефицитом угля и нефти, передвижения войск и снабжения в Норвегию и из Норвегии, эвакуация беженцев из переполненных ими портов Данциг,[115] Готенхафен, Пиллау, Свинемюнде и Кольберг,[116] перевозка раненых с восточного фронта, эвакуация Мемеля, подводная война, постановка мин в устье Шельды, траление на Балтике, где начали появляться русские подводные лодки, угроза английского вторжения в Ютландию и Зеландию, работы ледоколов на Одере и в заливе Фришес-Хафф, эвакуация войск из Курляндии,[117] зенитная оборона Штеттина,[118] Свинемюнде, проблемы с боеприпасами тут, недостаток оружия там, пополнения для армии, противодействие постоянному вмешательству д-ра Геббельса, рейхскомиссара обороны – и опять эвакуации, раненые, дефицит угля и нефти, и все те же налеты авиации.

Герингу нужна была помощь моряков, чтобы облегчить положение его парашютистов в Штеттине, но об этом не могло быть и речи. Под рукой были только высоко подготовленные технические специалисты, без всякой подготовки для войны на

суше.

Новый приток судов для эвакуации войск из Курляндии мог быть осуществлен только за счет Норвегии, причем тридцать пять судов должны были работать девяносто дней, чтобы вывести 300 000 человек из состава войск и рабочих батальонов в Курляндии.

Персонал адмиралтейства был сокращен с 8 000 человек до 2 800, продолжали функционировать лишь самые необходимые отделы. Около 4 тысяч моряков были направлены в ударные части. В Штеттине собралось 35 000 беженцев и еще 22 0000 были в пути – за десять дней из Кольберга было эвакуировано 60 000 человек.

Положение с углем в Норвегии стало совсем безрадостным. Ежедневно добывалось только два состава угля, сами паровозы работали на дровах. Транспортировка угля в Германию также была затруднена из-за блокады Рейна и разрушения внутренних водных путей – таких как канал Дортмунд – Эмс.

В декабре подводные лодки потопили по 9 000 тонн на единицу, в январе – 11 000 тонн. Этот показатель оказался столь же высок, как в самые успешные фазы войны, но численность лодок была невелика, а время перехода с базы на позицию слишком велико. В первые месяцы 1945 года 237 лодок находились в ремонте или в заключительной стадии строительства. Среди них насчитывалось 111 лодок старых типов, 84 – серии??? и 42 – серии XXIIIс. В строй ежемесячно вступало 60 новых единиц, но с 30 марта в результате авиационных налетов было уничтожено 24 лодки и повреждено 12. Опрокинулся крейсер «Адмирал Шеер», пожар вывел из строя крейсер «Адмирал Хиппер», был поврежден крейсер «Эмден».

Горестные события продолжались. 12 апреля 1945 года адмирал получил одобрение Гитлера перевестись со штабом в Северную Германию, если Берлин будет оставлен. Но пока что Дениц оставался в «Коралле», стараясь что можно спасти от катастрофы, обрушивавшейся на Германию.

Франко тщетно предупреждал Черчилля, что проводимая Союзниками политика полного разрушения Германии приведет к тому, что русские появятся на берегу Атлантики. Когда британский премьер-министр предложил Эйзенхауэру, чтобы союзные войска высадились на Балканах и заняли Вену и Будапешт, американский верховный главнокомандующий заявил, что у него нет таких директив и что было бы неумно вызывать недоверие русских. Потом пришла вторая высадка во Франции, а потом великие державы разделили Германию между собой в Ялте.

В Тегеране Черчилль безуспешно пытался рассеять иллюзии Рузвельта, но убежденность американского президента в

коллективной ответственности Германии за войну слишком укоренилось в нем. Несмотря на протесты в Соединенных Штатах, план Моргентау, направленный на уничтожение Германии,[119] стал официальной американской политикой. Германию предполагалось расчленить, ее народ подвергнуть испытанию огнем и мечом, ее землю превратить в пустыню. Сталин с радостью одобрил план.

После ужасных испытаний в Дрездене, когда миллионы беженцев потянулись на запад, Черчилль обратился к Эйзенхауэру с предложением занять Берлин, но Эйзенхауэр ответил, что у него «нет директив». 12 апреля умер Рузвельт, и у германского народа вновь вспыхнула надежда. Разве Фридрих Великий не был спасен от смерти в результате смерти его злейшего врага – российской императрицы Екатерины? Повторится ли история? Не придет ли спасение в последний час? Но нет, этому не суждено было случиться. Роковое кольцо сжималось все больше. Скоро Берлин останется совсем один.

ГЛАВА 7
ПОСЛЕДНИЕ ДНИ В МОРЕ
(май 1945 г.)

Дениц надеялся, как мы знаем, что вступление в строй новых лодок круто изменит ход войны, но «крепость Европа» пала, прежде чем новые лодки смогли заявить о своем присутствии.

Из подводных лодок серии XXI только одна – «U-2511» под командованием Шнее – смогла достигнуть Атлантики. В середине марта две лодки серии XXIII – «U-2324» под командованием Раппрада и «U-2322» под командованием Хеккеля – вышли из Христиансанда к восточным берегам Шотландии, это был их второй выход. Баршкис на «U-2321» потопил грузовое судно к югу от мыса Сент-Эбб, к 6 мая еще несколько лодок серии XXIII направлялись с заданиями в этот район и в акваторию Лоустофта. И все.

По возвращении командиры не могли нахвалиться новыми кораблями, которые идеально подходили для кратковременных выходов в прибрежные воды, достигали скорости хода 13 узлов под водой, легко слушались команд под водой. Их малые габариты делали их почти не поддающимися обнаружению со стороны радиолокационных станций противника и неуязвимыми для атак глубинными бомбами…

Еще на переходе из Бергена через Северное море в Атлантику Шнее услышал шумы группы противолодочных кораблей, но вместо того чтобы, как делали прежние лодки, почти замереть на месте, командир лодки серии XXI решил положиться не ее скорость и уйти от них. Шнее изменил курс не более чем на 30 градусов, загудели электромоторы, и показатель скорости хода возрос до 16. На 16 узлах «U-2511» оторвалась от преследователей, двигаясь под водой с той же скоростью, с которой корвет мог идти над водой. Лодка поддерживала эту скорость хода в течение целого часа, не разрядив существенно аккумуляторных батарей. Шум преследования все более затихал и наконец исчез совсем.

Внезапное ощущение триумфа и уверенности вдохновило командира и его команду. Впервые за несколько лет подводники почувствовали превосходство над своими противниками, движением штурвала уйдя от преследователей. С энтузиазмом стали обсуждать и обдумывать дальнейшую тактику. Командование решило дать командиру полную свободу действий, ему разрешили самому сделать выбор, куда идти. И Шнее решил

атаковать у берегов Панамы, где, как он был уверен, хватало целей. Туда он рассчитывал добраться за несколько недель.

Внезапно 4 мая, когда «U-2511» под шнорхелем шла на позицию, Шнее получил приказ Деница о прекращении огня. И что теперь? Они часто обсуждали, что им делать, если война закончится, пока они будут в море. Один из офицеров предложил, чтобы они оставались в море, пока не закончатся припасы. Он приводил тот довод, что дома в такое время все равно нечего будет есть и им неплохо будет дать себе отпуск на несколько недель. Другой офицер в шутку предложил, не махнуть ли в Аргентину и продать лодку за сколько дадут. Все на это засмеялись.[120]

Но в этом была доля правды. На протяжении нескольких лет жизнь в побежденной Германии будет отнюдь не привлекательной. И Шнее проконсультировался со своим другом Зуреном, механиком, и они решили вернуться в Берген.

Через несколько часов после того как они легли на обратный курс, гидроакустик доложил, что слышит шумы винтов. Шнее осторожно подвсплыл на перископную глубину и глянул в перископ, и с его губ сорвались ругательства. На него шел крейсер в 10 000 тонн, сопровождаемый четырьмя эсминцами! Могло случиться использование торпедного оружия в мирное время! Охотничий инстинкт Шнее боролся со здравым смыслом. Если бы он не получал этого приказа о прекращении огня! Внезапно он принял решение атаковать крейсер и, не обнаруженный четырьмя эсминцами эскорта, приступил к подготовке атаки. Только когда настал момент выпустить торпеды, он команду «пли» заменил ругательством и ушел на глубину.

Вот такая это была единственная атака подлодки серии XXI во Второй мировой войне. Запоздалая.

После приказа о прекращении огня на лодки, находившиеся в море, пришла следующая телеграмма:

> Подводники мои! Позади шесть лет войны. Вы сражались как львы. Из-за подавляющегося материального превосходства мы зажаты в угол, и в этом положении больше невозможно продолжать войну. Непобежденные и незапятнанные складываете вы оружие после беспрецедентно героической борьбы. Мы с гордостью вспоминаем о наших павших товарищах, которые отдали свои жизни за фюрера и родину. Друзья! Сохраните тот дух, с которым вы сражались столь долго и столь отважно, на благо будущего отечества. Да

здравствует Германия!

Более поздняя телеграмма напомнила командирам подводных лодок о важности соблюдать условия прекращения огня и отменила приказ о возвращении в Норвегию. Были получены подробные инструкции о том, чтобы лодки направлялись в британские или американские порты; им следовало идти в надводном положении с большим черным или синим флагом.

Когда Шретелер, командир «U-1023», получил в Атлантике этот приказ, он как следует поразмыслил, как поступить. Шретелер являлся старшим из командиров, находившихся тогда в море, и знал, что другие командиры ждут, как поступить в этой ситуации. Кому-то надо было сделать первый шаг. Шретелер составил телеграмму, которая, как он надеялся, станет примером для других:

> Гросс-адмиралу. Во время патрулирования, длившегося 46 дней, потопил одно судно в 8 000 тонн и один эсминец. Повредил торговое судно в 10 000 тонн. Все торпеды использованы. С полным доверием к вам мы собираемся выполнить самый тягостный из всех приказов. Шретелер, «U-1023».

Отправив телеграмму, он всплыл и направился во вражеский порт.

Из сорока трех лодок, которые находились в море, когда было установлено прекращение огня, двадцать три направились в британские порты, три – в Соединенные Штаты, четыре – в канадские порты, семь – в Норвегию или Киль.

Одна лодка села на мель у острова Амрум,[121] другая наскочила на мину в эстуарии Эльбы, две намеренно выбросились на португальский берег, еще две направились в Аргентину. Командир «U-1277» Штевер, который затопил свою лодку под Онтарио, был строго наказан британским военным трибуналом.

ГЛАВА 8
ПОСЛЕДНЯЯ МИССИЯ
(апрель – май 1945 г.)

Летом 1944 года гросс-адмирал выступал за продолжения войны, потому что в тот момент выполнение условия о безоговорочной капитуляции, которой требовали Союзники, означало бы, что миллионы немецких солдат оказались бы еще в глубине российской территории и оказались бы в руках русских, а каждый знал, что это означало бы. Знал это и гросс-адмирал, который, как и Гитлер, отказывался пойти на то, чтобы принести в жертву эти миллионы сражающихся.

Даже летом питание миллионов военнопленных представляло собой почти нерешимую проблему, как поняло германское верховное командование после первых успехов в России в 1941 году. Если эта проблема встала бы зимой, то это привело бы к смерти от голода и холода тысяч военнопленных, за что никто не готов был бы взять на себя ответственность. Дениц знал, что враг никогда не станет вести переговоры о мире на основе компромисса, так что у Германии была единственная надежда выиграть время, продолжая войну до более теплого времени года, с тем чтобы гарантировать обеспечение терпимых условий людям за колючей проволокой, в то время как самой важной задачей было спасти как можно больше солдат и беженцев от наступавших с востока красных армий.

Для достижения этой цели Дениц реквизировал все суда, которые могли держаться на воде, и рассылал их по всем направлениям. Он продолжал заниматься этим, даже после того как переехал в лагерь «Форель» под Пленом, куда Гитлер направил его в качестве командующего «Северным районом» – на тот случай, если Германия будет разрезана на части. С аналогичной миссией на юг был направлен Кессельринг. Дениц добрался до Плена окружными путями 21 апреля, и сцены страданий, увиденные им по дороге, укрепили в нем решимость к сопротивлению. На его столе лежало досье с душераздирающими сообщениями об убийствах, насилиях и поджогах – показания беженцев и свидетелей временно отбитых у русских населенных пунктов. Все это показывало необходимость держать как можно дольше открытыми двери выхода на запад.

Как человек боевой, он в эти дни никогда не думал, что на его плечи упадет мантия власти с плеч Гитлера. Так он не думал так даже после того, как 23 апреля Геринг был лишен всех своих

полномочий и на него повесили ярлык предателя. Ибо Геринга он считал наиболее крепким кандидатом на место Гитлера – если Гитлер отойдет от власти в Берлине. В последний раз Дениц, сопровождаемый своим адъютантом Людде-Нойратом, посетил Гитлера 20 апреля. Вот как Людде-Нойрат описывал фюрера на этой встрече:

«Его голос и глаза впечатляют, как всегда. Его интеллектуальные способности, кажется, незатронуты, он вовсе не сумасшедший в общепринятом смысле слова. Но физически он производит впечатление сломленного человека, крайне изнуренного, сгорбившегося и с изношенными нервами».

28 апреля гросс-адмирал прибыл в Райнсберг, новую штаб-квартиру верховного командования, на новое совещание с участием Йодля, Кейтеля и Гиммлера. Из оценки ситуации, сделанной Йодлем, стало предельно ясно, что в дальнейшем сопротивлении больше нет смысла. Даже оборона «Северного района» не принесет никакой пользы. Дениц решительно воспротивился предложениям об изолированных операциях, которые могут поставить под угрозу эффективность важнейшего дела – спасательных работ. Исходя из этого, он считал, что Гамбург не должен капитулировать самостоятельно, как было предложено, так как дорога на Шлезвиг-Гольштейн должна быть открыта для беженцев.

После «измены» Геринга было неясно, кому быть наследником Гитлера. Гросс-адмирал считал, что это будет Гиммлер, наиболее сильный человек в стране. Это мнение разделял и сам Гиммлер и не стеснялся подчеркивать это в Райнсберге. Тем более был удивлен Дениц, когда по радио услышал сообщение из рейхсканцелярии о том, что Гиммлер виновен в «измене, так как вступил в переговоры через Швецию». Гросс-адмиралу вменялось действовать совместно с главой СС «молниеносно и безжалостно». Легко сказать – трудно сделать: вся власть в этот момент находилась в руках Гиммлера, а не Деница. Во всяком случае, Дениц не очень поверил этому сообщению, которое вначале было получено от вражеского радио, в то время как Гиммлер, которого Дениц в тот же день в Любеке, напрочь отмел всякие предположения насчет того, что он пытался навести мосты к врагу. В любом случае Дениц чувствовал, что его обязанность состояла не в борьбе с изменниками, а в окончании безнадежной войны быстро, достойно и с минимумом потерь человеческих жизней.

Дениц уже решил, что ему делать относительно самого себя и вверенного ему флота, поскольку уже стало ясно, что военное поражение неизбежно. Поскольку смерть Гитлера освободила его

от присяги на верность ему, он решил капитулировать от имени находящихся под его командованием сил, а сам найдет смерть в последней атаке. Это снимет всякие предположения насчет его трусости и смоет пятно сепаратной капитуляции с него и с флота. Его ближайшие друзья: зять Хесслер, давний коллега Годт, его адъютант Люде-Нойрат, кому он поверил свои намерения, – знали, что это были не просто слова.

Хесслер и командование подводным флотом, до этого перебравшиеся из Зенгвардена в Плен, теперь переехали во Фленсбург, хотя сам гросс-адмирал оставался в «Форели». Именно здесь 30 апреля, после возвращения со встречи с Гиммлером в Любеке, он узнал неожиданную новость. Только Шпеер находился вместе с ним, когда Люде-Нойрат принес ему роковое сообщение:

«Лично гросс-адмиралу Деницу. На место бывшего рейхсмаршала Геринга фюрер назначил вас своим наследником. Вы должны предпринять все необходимые шаги, требуемые в настоящей ситуации. Борманн».

Все трое переглянулись. Шпеер сделал слабую попытку поздравить Деница. Всем им было ясно одно – это конец. Гитлер был или уже мертв, или собирался умереть. Телеграмма была явно настоящей, так как пришла по единственному оставшемуся спецканалу шифрсообщений. Гросс-адмирал был совершенно ошарашен таким поворотом событий. Как это обычно бывало, когда ему требовалось поразмыслить, он вышел на свежий воздух и совершил прогулку по берегу озера вместе с Люде-Нойратом. Когда они вернулись, Шпеер уже набросал ответ.

Гросс-адмирал не питал никаких иллюзий. Был только один логический вывод из его назначения – сделать то, к чему сам Гитлер не был готов – капитулировать. На него возложили эту миссию потому, что он был военным и никак не политиком, а потому враг будет готов вступить с ним в переговоры. Но, действительно, может ли он – следует ли ему – становиться наследником Гитлера? Война была полностью проиграна, поражение было абсолютным. Следует ли ему при всем немецком народе ставить свое имя рядом с самой ужасной изо всех капитуляций? Он стоял перед самым трудным решением своей жизни. Послание из Берлина дало ему полную свободу действий, но и налагало на него всю тяжесть ответственности. Он знал о разногласиях, которые разделяли в этот момент германский народ. На западе Германии был один призыв: «Покончить с войной немедленно! Лишний день войны – преступление». Но на востоке миллионы людей ожидали, чтобы война продолжалась до тех пор, пока они не смогут убежать от русских. Гросс-адмирал

сделал выбор в пользу людей на востоке и миллионов людей и солдат, которые были благодарны ему за это. В тот же день он послал приглашение прибыть к нему Йодлю, Кейтелю, а также Гиммлеру, чтобы уяснить положение страны.

Когда поздно вечером приехал Гиммлер в сопровождении до зубов вооруженных офицеров СС, за каждым кустом прятались подводники со «шмайссерами»[122] на боевом взводе. Это была группа подводников, спасшихся с одной из новых подводных лодок, которая попала под бомбежку и затонула. Под командованием своего командира «Али» Кремера они захватили несколько трехколесных фургончиков и, вооруженные только противотанковыми гранатами, подорвали несколько британских танков под Харбургом, чтобы пробиться в Плен. Они сформировали «батальон охраны Деница» и взяли на себя заботу за личную безопасность Деница. Сам Дениц положил на стол под бумаги взведенный пистолет, а Люде-Нойрат постарался занять сопровождение Гиммлера беседой в кают-компании. Беседа проходила в кабинете гросс-адмирала.

Дениц положил перед ничего не подозревавшим Гиммлером телеграмму от Борманна, тот прочел ее, побледнел и ничего не сказал. Наконец он встал.

– Поздравляю вас, господин гросс-адмирал, – произнес он. Потом, помолчав, спросил: – Вы позволите мне быть вторым человеком в стране?

– Это невозможно.

– Почему?

– Несколько возможно, я собираюсь сформировать неполитическое правительство. В нем не будет места для каких-либо столь политически выдающихся личностей, как вы. Вы не подойдете в качестве фигуры, с которой враг станет вести переговоры.

Спор между ними продолжался больше часа. В этот период гросс-адмирал еще не знал о концлагерях и массовых убийствах. Гиммлер был для него «в основе своей приличным малым, который так же хорошо управлял своим СС, как я – флотом». Он напрасно старался убедить Гиммлера в том, что любое германское правительство, которое вступит в переговоры о капитуляции, наверняка окажется в проигрышном положении, если в его составе будет Гиммлер. Гиммлер, хотя и не понял доводов Деница, махнул рукой и в четверть третьего ночи уехал со своим эскортом.

Утром 1 мая пришла новая телеграмма от Борманна:

«Завещание вступило в силу. Приеду к вам, как

только смогу. А до тех пор советую вам не объявлять эту новость».

Значит, Гитлер мертв! В телеграмме не было сказано, как он умер, но немецкий народ, по его мнению, не должен был узнавать эту новость от врага. И Дениц немедленно огласил ее. В тот же день он выступил с обращением к нации:

> «Моей первой задачей является спасение немецких жизней… В тяжелые дни, которые наступают, я попытаюсь сделать все, что в моей власти, чтобы создать сносные жизненные условия для наших отважных мужчин, женщин и детей. Для этого мне нужна ваша помощь. Окажите мне ваше доверие, ибо ваш путь – это мой путь…»

Все, что в его власти… Он не питал иллюзий относительно сомнительной природы этой «власти» и был ничуть не уверен, что враг признает его в качестве законного наследника Гитлера или что после капитуляции будет вообще существовать какое-либо германское правительство.

Днем 1 мая пришла третья телеграмма от Борманна:

> «Фюрер ушел от нас вчера в 3.30 дня. Его завещание, датированное 29 апреля, назначает вас президентом рейха, д-ра Геббельса – рейхсканцлером, Борманна – министра по делам партии, Зайс-Инкварта – министром иностранных дел…»

Первой реакцией гросс-адмирала было оцепенение, но, как всегда, он совладал с ситуацией. «Вы должны предпринять все необходимые шаги…», – говорилось в первой телеграмме. Это означало полную свободу действий. Теперь, когда Гитлер мертв и он больше не связан присягой на верность, он может действовать так, как подсказывает ему его совесть.

Он не собирался подчиняться этой посмертной директиве, которая ограничивала его власть и ставила его в одну упряжку с людьми, которых он терпеть не мог. Поэтому он игнорировал последнюю телеграмму, а на средства связи посадил персонал, связанный клятвой о сохранении секретности.

Зная, что на предстоящих переговорах ему потребуется опытный министр иностранных дел с известным авторитетом за рубежом, он велел адъютанту пригласить барона фон Нейрата, бывшего министра иностранных дел. Узнав об этом шаге Деница, фон Риббентроп попросил встречи с ним и был принят гросс-

адмиралом. Дениц объяснил фон Риббентропу, прочему он не хочет прибегать к услугам министра иностранных дел Гитлера в его прежнем качестве, и попросил высказать свои рекомендации о том, кого бы он хотел видеть на этом посту. Фон Риббентроп был явно уязвлен. На следующее утро в кабинете Деница зазвонил телефон. Это был фон Риббентроп. Он спокойно предложил… себя! Эту кандидатуру Дениц отверг.

События развивались с небывалой быстротой. 2 мая британцы оказались уже в Любеке, в часе хода танка от Плена. Разговаривая по телефону с лейтенантом Маусом, находившимся под Дрегером, Людде-Нойрат мог явственно различать в трубке лязг танковых гусениц. Нельзя было терять ни минуты времени, и гросс-адмирал перебрался во Фленсбург.

Тем временем в Италии капитулировала юго-западная армейская группировка, американцы вышли к Балтийскому морю в районе Висмара. Перед Деницем встал вопрос, не достойнее ли сражаться насмерть до конца, чем сдаваться.

«Что касалось его лично, – говорил впоследствии Людде-Нойрат, – то смерть была для него простейшим выходом. Терять ему было больше нечего. Оба его сына погибли в море, дело его жизни – подводные лодки – рухнуло, его собственность исчезла». Но он принимал наследство Гитлера как обязанность, от которой нельзя было уклониться. Даже ценой своей личной чести он должен был делать то, что ему подсказывала совесть, ради вооруженных сил и ради германского народа.

3 мая фон Фридебург начал переговоры с Монтгомери о капитуляции группировки в Северной Германии. 4 мая он совещался с гросс-адмиралом во Фленсбурге, а затем улетел обратно подписывать документ о капитуляции, который вступил в силу утром 5-го. Самое важное было в этом документе то, что он включал в себя не только территории Нидерландов и Дании, но и германский флот. Вопреки традициям не разрешалось никаких затоплений кораблей. Это была горькая пилюля для гросс-адмирала, но Монтгомери намекнул, что будет санкционировать продолжение передвижений кораблей с востока на запад и что любой отдельный солдат, который сдастся на демаркационной линии будет направлен в британские лагеря для военнопленных.

С тяжелым сердцем Дениц издал прямой приказ о запрещении уничтожения оружия и затоплении кораблей. Во флоте этот приказ выполнялся прежде всего из личной лояльности своему командующему. Вообще-то требование Монтгомери стало предметом бурных дискуссий в окружении Деница, но сам Дениц был полон решимости не выставлять немецкий народ в качестве нарушителя условий прекращения

огня, что случилось бы, если бы, скажем, за несколько часов до вступления соглашения в силу были затоплены подводные лодки.

Кодовым словом подготовленного затопления германских кораблей было «Радуга». Приказ об отмене «Радуги» вызвал волну вопросов и нареканий. Неужели действительно гросс-адмирал отдал такой приказ? А если да, то наверняка под давлением – не мог он по своей воле дать такой приказ! Верил ли он, отдавая приказ, что он будет выполнен?

Телефон у Людде-Нойрата не умолкал, и адъютант Деница повторял и повторял одни и те же слова:

– Нет, это правда. «Радуга» отменена… Да, я точно знаю… Приказ гросс-адмирала… Ему еще нужны корабли… Отход с востока продолжается…

Поздно той же ночью, когда гросс-адмирал лег спать и Людде-Нойрат вносил последние записи в «Военный дневник», дверь распахнулось и в помещение ворвалась группа офицеров. Среди был один адмирал, обладатель «дубовых листьев», и несколько командиров подводных лодок.

– Где гросс-адмирал? Нам нужно немедленно поговорить с ним!

– Гросс-адмирал спит, – ответил Людде-Нойрата, вставая перед дверью в спальню своего шефа, – сейчас вы не сможете с ним поговорить.

– Что это значит? Почему отменили «Радугу»? Где смысл? Пусть он сам объяснит нам. Это неслыханно! Капитуляция вступает в силу только завтра.

Они приводили ту же самую аргументацию, на которую Людде-Нойрат отвечал в течение последних нескольких часов.

– Господа, – обратился он к ним, – отвечаю с полной гарантией. Гросс-адмирал действительно распорядился отменить «Радугу». Он уже часто отвечал вам: ему нужны суда.

– Суда – да, но не подводные лодки. Нельзя же вывозить людей на подводных лодках.

– Будьте разумными, ради Бога! – взорвался Людде-Нойрат. – Он же сейчас глава государства! Он сейчас несет ответственность за все – не только за флот. Переговоры с британцами идут нормально. И в такой момент отдавать приказ осуществить «Радугу» и сорвать условия прекращения огня?

– А мы? – сказал один из молодых командиров-подводников. – Что нам прикажете делать? Передавать свои лодки? Что он об этом думает?

– Об этом он думает явно больше, чем вы себе представляете, могу вас уверить. Во всяком случае, будь я командиром подводной лодки, я не стал бы колебаться, а поступил так, как

считаю нужным.

Все изумленно уставились на Людде-Нойрата. Потом внезапно один из офицеров развернулся и направился к двери. Теперь он понял, что следует делать! Другие тут же последовали по его стопам. Они все думали об одном и том же, они были единодушны. И вот через несколько часов радиостанции подводных лодок начали по всей Северной Германии передавать позывной: «Радуга!», «Радуга!», «Радуга!»

По всем баракам пронесся свист боцманских свистков. «Всем подъем! Радуга!» Команды, спавшие на лодках, были разбужены этим же кличем самими командирами. Члены команды срочно выгрузили на берег свои личные вещи, лодки отдали швартовы, в последний раз взревели дизели, и скоро в районах Фленсбурга, Эккернферде, Киля, Любека-Травемюнде, Нойштадта, Гамбурга и Вильгельмхафена можно было видеть длинные темные тени, скользящие вдоль берегов: «морские волки» отправились в последний поход – в Любекский залив, в Эккернфьорд, в эстуариях Эльбы, Везера и Яде. В последний раз пройдя под флагом, под которым подводники сражались шесть лет, они взорвали и затопили свои лодки. Когда утром 5 мая вступила в силу капитуляция Германии, на дне Северного моря и балтийских заливов уже лежали 215 подводных лодок. Среди них были лодки всех типов – XXI и XXII, старые знаменитые VIIc и IXc, подводные крейсеры, специальные минные заградители, «лодки Вальтера», «каноэ». Специальных репрессалий со стороны врага, которых опасался Дениц, не последовало, но флагманский механик, затопивший две «лодки Вальтера» в Куксхафене, был привлечен к суду британского военного трибунала. Хотя он действовал по приказу, получив сигнал «Радуга», он был приговорен к пяти годам заключения.

Подписание с Монтгомери соглашения о прекращении огня означало, что по крайней мере первая часть программы Деница оказалась успешно выполненной. Днем и ночью транспорты с беженцами и войсками шли с востока, перевозя десятки тысяч людей в безопасность Шлезвига-Гольштейна и Дании. С тех пор как в январе началась эвакуация, было эвакуировано свыше двух миллионов человек. Несмотря на потерю «Густлова», «Штойбена» и «Гойи» с двенадцатью тысячами человек на борту, потопленных русскими подводными лодками, общие потери составили менее одного процента эвакуированных. Даже лодки были задействованы для перевозки женщин, детей и раненых мужчин из Мемеля, Пиллау, Данцига и Готенхафена, после того как эти порты были отрезаны от внешней помощи.

* * *

11 мая Союзная контрольная комиссия в составе американского генерал-майора Рукса и британского бригадного генерала Фурда прибыла во Фленсбург и расположилась на борту корабля «Патриа». 22 мая Деницу, Фридебургу и Йодлю было приказано прибыть на борт корабля. Услышав об этом приказе, гросс-адмирал спокойно заметил:

– Собирайтесь с вещами.

Такого шага он ожидал со дня на день. Никто из высших руководителей – даже Черчилль – не обратили ни малейшего внимания на него и его правительство.

Утром 23 мая Дениц пунктуально прибыл на борт «Патрии». На верхней части трапа его никто не встретил – не считая толпы фоторепортеров. Ясно, что предстоял его арест. Генерал-майор Рукс доверительно сообщил ему, что у него приказ арестовать правительство и верховное командование. Он поинтересовался, не хочет ли Дениц что-нибудь заявить, но гросс-адмирал сказал, что сейчас не время выступать с речами, потом встал и покинул помещение, где его принимал Рукс.

Последовали массовые аресты. Фон Фридебург отравился, прежде чем его взяли. Вечером 23 мая арестованных перевезли на самолете в Люксембург, где в Бад-Мондорфе разместили в «Палас-отеле», который превратили в тюрьму.

Правительство Деница, последний символ единства германского рейха, было ликвидировано.

ГЛАВА 9
НЮРНБЕРГСКИЙ ФИНАЛ
(1945 – 1946 гг.)

Гросс-адмирал Дениц выбрал себе в качестве защитника на Нюрнбергском процессе флотского адвоката – капитана 1 ранга Кранцбюлера. Они знали друг друга много лет, и вот они стояли лицом к лицу в одной из комнатушек Дворца юстиции, разделенные металлической сеткой, через которую нельзя было даже поздороваться за руку. Гросс-адмирал говорил примерно в таком духе:

– Когда я прошу вас быть моим защитником, я имею в виду, что вы должны защищать не мою личность, в отношении которой я не испытываю никаких угрызений совести, а скорее германский флот и в частности – подводный. Вначале я не хотел иметь никакого дела с этим фарсом, какие бы последствия он ни имел для меня лично. Но потом я понял, что лучше смело предстать перед моими обвинителями, чем дать им бесчестить мое имя, не отвечая на их обвинения. У нас есть что ответить, и это, видимо, наш последний шанс ответить публично. Они постараются навесить на нас перед всем миром ярлык кучки убийц. Но мы обязаны перед нашими павшими товарищами, несколько в наших силах, не дать запятнать их честь. Немецкий народ тоже должен услышать, что мы скажем в ответ на их обвинения, а также знать, что его воины были не ордой преступников.

В течение месяцев команда обвинителей копалась в горах захваченных германских документов, чтобы набрать необходимые свидетельства. Им были предоставлены все возможности. Если необходимо, они могли в течение суток получить из Вашингтона по воздуху нужное им досье. Защита же, с другой стороны, поначалу вообще не имела работы. Перед окончанием войны Дениц строго запретил уничтожать германские военно-морские архивы, так как считал, что ему нечего скрывать и каждый может заглянуть в них. Победители захватили эти архивы и перевезли в лондонское адмиралтейство. Потом Кранцбюлер удалось получить разрешение трибунала и британского адмиралтейства и направить в Лондон своего помощника капитана 1 ранга Меккеля. Меккель работал там целых три недели, на ночь уходя в лагерь для военнопленных, откуда утром его забирал младший лейтенант британских ВМС. Он перерыл массу досье, делая выписки и пометки, снимал светокопии. Работал Меккель напряженно, стараясь уложиться в срок, потому что знал, что

другой возможности получить ценные документальные доказательства не будет.

В Нюрнберг приезжала масса свидетелей обвинения и защиты, причем последних размещали в тюрьме. Среди свидетелей защиты по делу Деница были контр-адмирал Вагнер, Годт, зять Деница капитан 1 ранга Хесслер. Годта возили в Соединенные Штаты, где на него оказывалось всяческое давление, чтобы он дал показания против Деница. Следователи говорили ему, что его шефа все равно не спасти, так что не важно, будет ли показывать Годт в его пользу или против него. Ему даже дали понять, что он спасет собственную шкуру, если даст показания, которые нужны обвинению. Годт, однако, не клюнул на эти предложения и в конце концов его отправили обратно в Нюрнберг и предоставили в распоряжение защиты.[123]

Предъявление обвинений началось в октябре 1945 года, изложение дела обвинением – в январе 1946 года. Тем временем Дениц получал поток писем от старых «морских волков», в которых они выражали ему свою верность и преданность и спрашивали, чем они могут помочь ему. Под одним из таких писем стояли подписи 67 бывших командиров подводных лодок во главе с капитаном 1 ранга Винтером, который командовал 1-й флотилией подводных лодок в Бресте. Это письмо было использовано в качестве свидетельства защиты. В нем говорилось:

> «Из газет и радио мы знаем, что гросс-адмирал Дениц обвиняется в том, что он приказывал убивать спасшихся после торпедной атаки. Мы, нижеподписавшиеся, клятвенно заявляем, что гросс-адмирал никогда не отдавал такого приказа ни в письменной, ни в устной форме. Был приказ подводным лодкам в интересах их же собственной безопасности не всплывать после торпедных атак, как они это делали в ранней стадии войны. Всплытие после атак значительно повышает уязвимость лодки перед силами противолодочной обороны противника и ведет к вероятному уничтожению подводной лодки. Это был приказ недвусмысленный и никогда не истолковывался нами как приказание или разрешение убивать выживших. Мы, нижеподписавшиеся, заявляем, что командование германского военно-морского флота всегда учило уважать писанные и неписанные законы моря, и мы всегда рассматривали их соблюдение как дело чести и вели войну по-рыцарски».

В мае на слушании дел Деница и Редера свидетели защиты дали много убедительных показаний в их пользу, но обвинение показало, что на него они не произвели никакого впечатления, когда американский главный обвинитель Джастис Джэксон, нагнетая обстановку, произнес следующие слова, обвиняющим перстом указуя на Деница:

– Дениц, этот наследник поражения Гитлера, способствовал успеху нацистской агрессии, давая указания своим стаям подводных убийц вести войну на море с беззаконной жестокостью джунглей…» И так далее.

Шли месяцы, и суд медленно продвигался к завершению. Наконец 31 августа 1946 года Деницу предоставили последнее слово перед трибуналом.

– Вы должны оценивать, – сказал он в частности, – законность действий германского подводного флота так, как вам подсказывает ваша совесть. Я рассматриваю эту форму военных действий как легитимную, и я действовал в соответствии со своей совестью. Подчиненные, однако, которые выполняли мои приказы, действовали добросовестно и без тени сомнений в необходимости или законности этих приказов. По моему мнению, никакие последующие решения не лишат их веры в честный характер борьбы, в которой они были готовы пожертвовать собой до конца…

…Моя жизнь, – сказал он в конце речи, – была посвящена моей профессии и посему службе германскому народу. Как последний командующий германским военно-морским флотом и последний глава государства, я считаю себя в ответе перед германским народом за все, что я сделал и оставил несделанным.

Целый месяц прошел, прежде чем трибунал подошел к вынесению приговоров. Напряжение возросло, это было заметно и по усилившимся мерам безопасности. Внутри тюрьмы на узловых точках поставили дополнительную охрану, по улицам пустили бронемашины с солдатами в полной боевой готовности. Главные места в зале заседаний были отведены для самых высоких офицеров Союзников, в то время как старшие офицеры собирались на галерее, в зале было полно журналистов и фоторепортеров.

Защитников вначале собрали в отдельной комнате, обыскали на предмет наличия спрятанного оружия и затем по двое провели в зал.

Чтение констатирующей части решения заняло полтора дня. Там была выражена позиция четырех стран по поводу событий в Германии после Первой мировой войны и частые ссылки на роль

обвиняемых в этих событиях.

Что касается Деница, то он не был назван виновным по первому пункту обвинительного акта – заговору с целью разжигания агрессивной войны, но обвинялся по второму и третьему пунктам – в планировании, подготовке и начале агрессивных войн и нарушении законов или обычаев войны. Но при произнесении приговора судья подчеркнул, что приговор Деницу выносится не на основании нарушения им международных законов подводной войны.

Наконец, во второй половине дня 1 октября 1946 года трибунал собрался на вынесение приговоров. Напряжение достигло предела. Приговорят ли гросс-адмирала к смерти по пунктам второму и третьему?

Снова стал заполняться зал. Скамьи обвиняемых пустовали, прессу и фото– и кинорепортеров не пускали. Обращал на себя внимание и тот факт, что высокопоставленные генералы, присутствовавшие утром на чтении обвинительного акта, теперь отсутствовали, за исключением двух русских и адмирала сэра Канингема. Если генералы союзников, очевидно, не хотели присутствовать на вынесении смертных приговоров своим врагам военного времени, то присутствие британского военно-морского министра давало надежду на менее жесткий приговор немецким адмиралам.

И вот в зале прозвучал первый смертный приговор. Председатель трибунала произнес имя первого обвиняемого:

– Герман Вильгельм Геринг!

Обвиняемый вошел, сопровождаемый по бокам двумя военными полицейскими в белых касках, прошел к своей скамье и приладил на голову наушники.

Спокойным, ровным голосом лорд Лоуренс произнес:

– По пункту обвинительного акта, по которому вы обвиняетесь, Международный военный трибунал приговаривает вас к смертной казни через повешение.

Не говоря ни слова, бывший рейхсмаршал снял наушники, отступил назад, по-прежнему сопровождаемый военными полицейскими, и покинул зал.

Потом был вызван Рудольф Гесс, и председатель, с соблюдением той же процедуры, произнес, что тот приговаривается к пожизненному заключению.

За Гессом последовали через короткие интервалы семь других обвиняемых, каждый из которых услышал страшные слова «к смертной казни через повешение».

И вот настал черед Деница. Как только он надел наушники, председатель сказал:

– Обвиняемый Карл Дениц, по пункту обвинительного акта, по которому вы обвиняетесь, Международный военный трибунал приговаривает вас к десяти годам тюремного заключения.

Наступила пауза, потом гросс-адмирал ушел, навсегда сойдя со света современной сцены в мрачный и печальный полумрак тюрьмы Шпандау.[124]

ПРИЛОЖЕНИЕ I

Обозначения упомянутых в тексте конвоев Союзников

Каждый конвой имел буквенное и цифровое обозначение. Буквы означали маршрут конвоя, а цифры – номер конкретного конвоя на данном маршруте.

GUS Северная Африка – США
HG Гибралтар – Великобритания
HX США (Нью-Йорк, Галифакс и др.) – Великобритания
OB Ливерпуль – западные подходы к Ла-Маншу
OG Великобритания – Гибралтар
ON Великобритания – Северная Америка
ONS Великобритания – Северная Америка (медленный)
OS Великобритания – Западная Африка
PQ Великобритания – Северная Россия (Мурманск)
QP Северная Россия (Мурманск) – Великобритания
SC США (Галифакс) – Великобритания
SL Западная Африка – Великобритания
UGS США – Северная Африка

ПРИЛОЖЕНИЕ II

Серии и тактико-технические данные немецких ПЛ Второй мировой войны

Серия	Тоннаж	Назначение	Год вступ. в строй	Количество построенных и в строю	Вооружение	макс. скорость хода надводная/ подводная	Примечания
I	800	океанская («атлантическая»)	1936	2	6 ТА (торпедных аппаратов), 14 торпед. Одна 105-мм пушка. Одно 20-мм зенитное орудие.	18/8 узлов.	43 чел
II	250 – 300	прибрежного действия	1935 – 1940	50	3 носовых ТА. 5 торпед. Одно 20-мм спаренное зенитное орудие.	13/8 узлов	25 чел
VII	600	океанская	1936 – 1937	10	4 носовых и 1 кормовой ТА. 12 торпед. Одно 20-мм спаренное зенитное орудие.	17/8 узлов	44 чел. VII С была стандартным типом океанской ПЛ, которая потопила основной тоннаж союзников
VII-B	750	океанская	1938 – 1942	25			
VII-C	770	океанская	1940 – 1945	659			

Серия	Тоннаж	Назначение	Год вступ. в строй	Количество построенных и в строю	Вооружение	макс. скорость хода надводная/ подводная	Примечания
VII-C/42 VII-D VII-F	1000 1000 1000		1941 – 1943	12		18/8 узлов	ПЛ различного предназначения – транспортные, минные заградители и пр.
IX	1000 - 1100		1938 – 1945	155	4 носовых, 2 кормовых ТА. 19 торпед или 66 мин. Одно 37-мм зенитное орудие. Два 20-мм спаренных зенитных орудия.	18 / 7,3 узла	48 чел. Были модификации этой серии (IX B, C и D). Получили прозвище «морских коров».
IX-D	1600	подводный крейсер	1942-1944	31	4 носовых, 2 кормовых ТА. 24 торпеды. Одно 37-мм зенитное орудие. Два 20-мм спаренных зенитных орудия.	19/7 узлов	57 чел. Использовались в дальних операциях.
X-B	1760	минный заградитель	1941 – 1943	8	2 кормовых ТА. 30 минных шахт. 15 торпед. 66 мин. Одно 37-мм зенитное орудие. Два 20-мм спаренных зенитных орудия.	17/7 узлов	52 чел. Использовалась также в качестве танкера.

Серия	Тоннаж	Назначение	Год вступ. в строй	Количество построенных и в строю	Вооружение	макс. скорость хода надводная/ подводная	Примечания
XIV	1700	для снабжения ПЛ	1941 — 1943	10	Одно 37-мм зенитное орудие. Два 20-мм спаренных зенитных орудия.	15/6,2 узла.	53 чел.
XXI	1600, с батареями повышенной емкости		1944 – 1945	120	6 носовых ТА. 20 торпед. Два 30-мм спаренных зенитных орудия.	15,6/17 узлов	57 чел. Ни одна из этих ПЛ не приняла участия в боевых операциях.
XXIII	300, с батареями повышенной емкости		1944 – 1945	61	2 носовых ТА. 2 торпеды.	9,75/12,5 узла	14 чел. 59 были построены к концу 1944 г., большинство из которых вступили в строй. Некоторые приняли участие в операциях у Британских островов в последние дни войны.
XXVI	850	Океанская, с двигателями на перекиси водорода (в подводном положении)			4 носовых и 6 боковых ТА. Без орудий.	Дальность хода на главных дизелях в надводном положении при 10 узлах 7 310 миль. Дальность в подводном положении на турбинах при 25 узлах 273 мили. Макс. скорость хода в надводном положении 14,4 узла, в подводном положении на батареях – 11 узлов, на турбинах – 25 узлов.	Контракт на 100 таких ПЛ был размещен 26 мая 1944 г. Первые две ПЛ намечались на март 1945 г., а вся серия – к октябрю, но сроки были сорваны бомбежками, и до окончания войны ни одна из ПЛ не вступила в действие.

Итого = 1 143 + 7 экспериментальных ПЛ Вальтера – **Итого 1 150**

ИТОГИ:

После 3 сентября 1939 года и по 5 мая 1945 года германские подводные лодки в разных районах потопили в общей сложности 2 603 союзнических и нейтральных судна, общий тоннаж которых (брутто) составил 13 570 000 тонн. Более 90 процентов судов потоплено в самом Атлантическом океане и прилегающих районах (таких, как Карибское море). К тому же подводные лодки явились причиной потери союзниками 175 боевых и вспомогательных кораблей. и их цена:

Общее число германских подводных лодок всех типов, построенных и вступивших в строй до и в ходе Второй мировой войны составило 1 150, из которых 781 погибла, 215 были потоплены немцами в конце войны и 154 сдались. Общее число подводников составило около 40 000 человек, из которых 28 000

погибли и около 5 000 попали в плен во время войны.[125]

notes

Примечания

1

Об обозначениях конвоев – названиях маршрутов конвоев и их номерах – см. в приложении I.

2

Шнорхель – выдвижное заборно-выхлопное устройство (первоначально – всплывающее), позволяющее дизелям работать под водой на перископной глубине (у нас его так и называют – РДП, т.е. работа дизеля под водой, а в обиходе и шнорхелем), а также заряжать батареи и вентилировать отсеки.

Наши словари дают англизированное название устройства – шноркел или сноркел. Многие английские словари поначалу ошибочно относили происхождение этого слова к немецкому Schnqrkel (или даже искаженному Snqrkel), что означает росчерк – понятно, этот образ не может иметь отношение к устройству. И наши радетели русского языка списали это с английских словарей.

Немецкие толковые словари (например, Meyers Lexicon, Bibliografisches Institut, Leipzig, 1975) сообщают, что устройство называется Schnorchel и происходит от глагола schnarchen – храпеть. Устройство действительно производит звук, похожий на храп, фырканье (особенно когда его захлестывает волна).

В последнее время и английские словари (в частности компьютерная версия The Pocket Oxford Dictionary, Oxford University Press, 1994) также вернулись к правильному объяснению этимологии слова.

3

Лиланд Ловетт командовал эскадрой, производившей 7 ноября 1942 году высадку англо-американских войск в Северной Африке.

4

Бен Джонсон, «Рынок новостей». Акт III, сцена 1 (перевод мой – Ю.Б.).

5

Фьюме, или Риека – порт на территории современной Хорватии.

Или дивизионы. Мы будем пользоваться немецким термином.

7

Во время написания книги атомные ПЛ только строились.

Заметьте, что это событие предшествовало датируемому 1904 годом и отмечаемому ныне в России дню подводника (19 марта).

9

«U-9» Веддигена позже погибла, протараненная знаменитым британским броненосцем «Дредноут».

10

Альфред Хармзуорт, или виконт Нортклифф (1865 – 1922) – британский издатель и политический деятель.

11

Так автор пару раз называет Первую мировую войну – как ее именовала официальная Германия.

12

Город и порт на южном побережье Швеции.

13

В тексте не указана дата морского соглашения. А оно было подписано всего за десять дней до этого события – 18 июня.

14

На подводных лодках принято говорить «систерна».

15

По одному из Локарнских договоров 1925 года Рейнская область объявлялась демилитаризованной зоной. 7 марта 1936 года Гитлер расторг договор и оккупировал область. В названии «Первая Пуническая война» чувствуется намек на то, что это только первая война Германии: всего Пунических войн – между Римом и Карфагеном в III – II веках до н.э. – было три.

16

Подробно о сериях подводных лодок, состоявших на вооружении Германии во Второй мировой войне, см. приложение I.

Это при том, что регулярная немецкая авиация – «Легион Кондор» – участвовала в Гражданской войне на стороне франкистов.

18

После войны доктор Вальтер и другие немецкие ученые были доставлены в Великобританию и работали несколько лет на компанию «Виккерс-Армстронг лимитед» в Бэрроу-ин-Фернесс, где была спущена на воду первая британская лодка «Эксплорер» с «турбиной Вальтера». Это произошло 5 марта 1954 года – спустя двадцать лет после первых экспериментов Вальтера.

19

22 марта Германия захватила Мемельскую область. Это историческое название территории современной Клайпеды (быв. Мемель) с окрестностями. Область была захвачена Тевтонским орденом в XIII веке, после Первой мировой войны была передана Литве.

20

Город – и поныне остающийся испанским – в бывшем «Испанском Марокко».

21

На выходе из Ла-Манша.

22

Авианосец был потоплен подводной лодкой «U-29» 17 сентября 1939 года на западном подходе к Ла-Маншу. Погиб командир и 518 членов команды. В него попали две из трех торпед, выпущенных Шухартом. В функции этого авианосца входила охрана судоходства в этом районе, он должен был компенсировать нехватку кораблей эскорта и самолетов береговой авиации. Тремя днями ранее «Арк Ройал» едва избежал атаки со стороны подлодки «U-36» в этих же водах.

23

Залив с таким названием находится в южной части острова Мейнленд – самого крупного из Оркнейских островов. Операция имела символическое значение: как указывает далее автор, в этом заливе после Первой мировой войны был затоплен «германский флот высоких широт».

24

В Скапа-Флоу лодка вошла через плохо охраняемый пролив Керк-Саунд.

25

Прин принял за «Рипалс», которого не было в Скапа-Флоу, старый авианосец гидросамолетов «Пегас». В обеих атаках был поражен только «Ройал Оук». В последующие пять месяцев флот метрополии вынужден был пользоваться у западных берегов Шотландии якорными стоянками, пока приводили в порядок систему обороны Скапа-Флоу.

26

«Белфаст» повредил кормовую часть в Форт-ов-Форте 21 ноября 1939 года.

27

«Нельсон» был серьезно поврежден 4 декабря миной на входе в Лох-Ю. Мины были поставлены за пять недель до этого.

28

В отличие от находящихся в легком корпусе балластных систерн, путем заполнения и продува которых лодка соответственно погружается и всплывает, упомянутые систерны находятся в прочном корпусе. Носовая и кормовая дифферентные систерны служат для уравновешивания носа и кормы лодки в подводном положении. Торпедозаместительная предназначена для приема воды по весу выпущенной или незагруженной торпеды – чтобы не нарушались плавучесть и дифферентовка лодки.

29

Так в торпедном деле принято называть капсюль, взрыватель на носу торпеды.

30

Линия долговременных укреплений, построенных Германией на своей западной границе в 1936-1940 гг.

31

Описанная здесь охота за «U-9» имела место 25 мая 1940 года у берегов Норфолка, за границей британских минных полей. Эсминцами, участвовавшими в операции, были «Джэкел», «Джэвелин», «Гэллент» и «Джагуар», но они не сообщали о потоплении лодки.

32

Первая ПЛ – «U-30» – пришла в Лорьян 7 июля 1940 года.

33

На германских подводных лодках – по крайней мере в начале Второй мировой войны – в надводном положении дежурило несколько матросов с биноклями или подзорными трубами, наблюдавших все стороны горизонта.

Обычно это делается, чтобы заранее проверить и отладить вес и дифферент лодки.

35

Параван – устройство вроде трала, предназначенное для защиты от якорных мин.

36

Подводная лодка «Меч-рыба» («Spearfish») была потоплена другой подводной лодкой 1 августа 1940 года в пункте 58°28’с.ш., 1°6’в.д.

37

Это судно было торпедировано и потоплено 14 июня 1940 года.

38

Вероятно, это был танкер «Сан-Фернандо», торпедированный и потопленный 21 июня 1940 года.

39

Потоплен 27 июня 1940 года.

40

«Ночь длинных ножей» – это 8 и 19 октября 1940 года. Были атакованы два конвоя. Конвой «SC-7» был атакован семью подводными лодками, и между 19 и 21 октября были потоплены 20 из 34 судов. Конвой эскортировался только четырьмя кораблями. Конвой «HX-79» атаковали 19 и 20 октября пять лодок, из 49 судов были потоплены 12. Эскорт состоял из семи кораблей.

41

Неизвестно, как считал автор, но 28 от 57 составляет 49,1 процента.

42

Конвой «HX-72», состоявший из сорока семи судов, был атакован между 20 и 22 сентября и потерял одиннадцать судов.

43

Конвой «HX-90», состоявший из тридцати пяти судов, на самом деле потерял десять судов в результате атак подводных лодок, одно было потоплено с воздуха и одно повреждено.

44

Это был конвой «ОВ-293», который потерял два судна, еще два были повреждены. «U-47» и «U-70» были потоплены эскортом.

45

С Лемпом, который в первый день войны ошибочно потопил британский пассажирский лайнер «Атению», связано еще одно крайне важное обстоятельство, повлиявшее на развитие битвы в Атлантике. 9 мая 1941 года его «U-110» подверглась бомбежке, получила серьезнейшие повреждения и была вынуждены всплыть. Команду лодки взял на борт британский корабль. Командир британского корабля хотел протаранить лодку, но затем передумал и приказал взять ее на буксир. Поняв замысел британцев, Лемп бросился в воду и поплыл к лодке, но был расстрелян с корабля. Лодку не удалось дотянуть до базы, она затонула, но с нее были сняты шифровальная машина «Энигма» и шифровальные журналы. Немцы до самого конца войны считали, что «U-110» унесла свои тайны на дно моря вместе с собой и командой. А британцы с июня 1941 года стали читать шифрпереписку между немецким штабом подводного флота и лодками. Так длилось до февраля 1942 года, когда немцы еще более усложнили «Энигму». Но в ноябре 1942 года в Средиземном море была захвачена подводная лодка «U-559» с новой «Энигмой», и расшифровка продолжилась. Вот чем в решающей степени объяснялись многие непонятные автору неожиданности в поведении конвоев и средств охранения. По оценкам британцев, расшифровка немецких сообщений сэкономила Британии не менее 350 судов.

46

У нас эту книгу – «The Battle of the Atlantic» – и вообще войну в Атлантике называют «Битва за Атлантику», что неверно и в буквальном смысле, и по значению, так как низводит эти события до локальной операции, хотя на карту была поставлена судьба Великобритании, жизнь населения которой целиком зависела от поставок морем, а затем и помощь Советскому Союзу.

47

Шепке, прежде чем принять под свое командование «U-100», уже успел сделать себе имя на "каноэ", и был представлен к Рыцарскому Кресту 24 сентября 1940 года, а дубовыми листьями был награжден 20 декабря, когда общий тоннаж потопленных им судов превысил 200 000.

48

Мелкие острова, самые западные из Гебридских.

49

Так звали королеву Нидерландов.

50

Передача оружия, продовольствия и пр. взаймы или в аренду.

51

В январе 1941 года британцы уже начали устанавливать радиолокационные станции на противолодочных кораблях и самолетах.

Это были Канарские острова. Испанское правительство поначалу снисходительно отнеслось к такому нарушению нейтралитета, но под давлением правительства Великобритании, оказанным в июле 1941 года, такие действия прекратились.

53

Речь идет об атаке, совершенной германским тяжелым крейсером «Хиппер» на конвой «SLS-64» 12 февраля 1941 года, когда были потоплены семь из девятнадцати судов этого шедшего без эскорта конвоя.

Это тоже деталь советско-германского сотрудничества перед самым нападением Германии на СССР. Члены команд германских рейдеров систематически проезжали с дальнего востока через СССР, а советские ледоколы проводили рейдеры северным морским путем.

55

Конвой «SL-68» состоял из пятидесяти восьми судов. Между 17 и 19 марта 1941 года семь из них были потоплены между 14є30' и 18є16' северной широты. Конвой рассеялся, чтобы избежать дальнейших потерь.

56

После поражения торпедой с «U-106» линкор «Малайя» совершил переход под собственными парами на Тринидад и затем для проведения ремонта в Нью-Йорк, куда прибыл 6 апреля 1941 года.

Эти суда были потоплены или захвачены в Атлантике в первой половине июня 1941 года.

Действительно, более сотни человек было поднято на борт «Дорсетшира», но в ходе спасания командир получил – или якобы получил – сообщение о том, что замечена подводная лодка, и ушел, оставив более сотни человек на гибель в воде, температура которой была 10 градусов. Высказывалось предположение, что таким образом он решил отомстить немцам за гибель в этом бою гордости британского флота линейного крейсера «Худ», уничтоженного после шести минут артиллерийской дуэли. Из 1 400 человек команды «Худа» спаслись только трое.

59

Для Великобритании лето 1941 года было, возможно, самым неспокойным за все время войны, потому что объем ввоза в Соединенное Королевство постоянно снижался.

10 и 11 сентября 1941 года из этого конвоя, состоявшего из 65 судов, было потоплено 16 судов этого конвоя общим водоизмещением 68 000 тонн.

61

«SC-44» состоял из 54 судов, из которых потоплены были четыре – 19 и 20 сентября 1941 года.

62

Саламин (Саламина, Саламис) – остров у побережья Греции.

Соответственно итальянский порт в Генуэзском заливе и порт под Триестом на территории современной Хорватии (Пула).

64

Этим французским словом называют обусловленную встречу кораблей в море, а также часто и место встречи.

65

Подводная лодка «Клайд» была направлена на Тарафал в разведку и пришла туда вечером 27 сентября 1941 года. Это она пыталась торпедировать двумя торпедами «U-68», а позже пыталась таранить «U-67», но сама подверглась тарану и была слегка повреждена. Лодка вернулась в Гибралтар.

66

Порт на территории Намибии.

67

«Атлантис» был потоплен крейсером «Девоншир» 22 ноября 1941 года в точке с координатами 4°12?ю.ш., 18°42? з.д.

68

«Данидин» 24 ноября 1941 года патрулировал в Южной Атлантике, когда был потоплен подводной лодкой «U-124» при больших потерях в личном составе.

69

«Питон» сам затопил себя при приближении «Дорсетшира» – это произошло 1 декабря 1941 года.

70

«Спасательная операция, за которую противнику в полной мере следует отдать должное» – так прокомментирована эта операция в официальной британской «Истории войны на море» («History of the War at Sea», Vol. 1, p. 546).

71

В августе 1941 года «U-570» сдалась самолету береговой обороны и была отбуксирована в Исландию, а позже вступила в строй британского флота под названием «Граф».

По другим данным, лодкой командовал лейтенант Бюргель.

73

Авианосец «Арк Ройал» был торпедирован 13 ноября 1941 года и затонул утром следующего дня в двадцати пяти милях от Гибралтара, куда его буксировали. На авианосце погиб только один человек.

74

Линкор «Бархем» был потоплен 22 ноября 1941 года. Значительная часть команды погибла.

75

Корабль был потоплен 21 декабря 1941 года примерно в пятистах милях к западу от Гибралтара. Конвой, в эскорт которого впервые был включен авианосец, потерял только два грузовых судна.

76

Буквально: удар в литавры – т.е. нечто неожиданное и громкое, сильное.

77

Танкер «Норнесс», 9 577 тонн, был торпедирован и затонул в точке 40°28? с.ш., 70°50? з.д. 14 января 1942 года.

«Мелэй» был торпедирован 19 января 1942 года.

79

Танкер «Кэролайн» был потоплен подводной лодкой 27 марта 1942 года примерно в точке с координатами 36° с.ш., 70°? з.д.

80

Остров на широте чуть севернее Нью-Йорка.

81

Здесь игра слов – по-немецки Degen означает «шпага».

82

Коллаборационистское правительство в неоккупированной части Франции со столицей в городе Виши.

83

Танкер «E.J. Sadler» водоизмещением 9 639 тонн был потоплен огнем этой лодки 22 июня 1942 года в точке с координатами 15˚36? с.ш., 67˚52? з.д.

84

Немецкой агентуре в Алхесирасском заливе Испании не составляло никакого труда наблюдать за формированием и выходом конвоев из Гибралтара.

85

Хотя эсминцы и имели радары, они не всегда шли прямо на лодки потому, что радиолокационный контакт оказывался нечетким на малых дистанциях, а не по причине, названной автором.

86

«Огни Ли» («Leigh lights») для самолетов были разработаны британской береговой обороной в 1941 году и широко использовались в сочетании с радарами «воздух-море».

87

Из «Битвы в Атлантике» – издания типографии Ее Величества (Stationary Office).

88

На тот момент адмирал Отто Цилиакс командовал отделом адмиралтейства, занимавшимся торпедными вооружениями, а адмирал Отто Баккенкелер ведал вопросами производства военно-морских вооружений.

89

13 и 14 октября из 47 судов конвоя «SC-104» было потоплено восемь, 18 и 19 октября – два из 40 судов конвоя «ON-137».

90

Британские архивы говорят о том, что конвой «SC-107», состоявший из 39 судов, потерял со 2 по 4 ноября 1942 года 15 единиц.

91

Этот налет британской авиации (28-29 марта) явился первым в осуществлении плана разрушения крупных немецких городов.

92

Начальник штаба главнокомандующего ВМФ.

93

Обычно, когда говорят о втором фронте, имеют в виду Европу, высадку во Франции. В данном случае в результате высадки англо-американских войск под командованием американского генерала Эйзенхауэра немцам пришлось воевать на два фронта в Африке.

94

Из трех перечисленных городов лишь Касабланка находится в Марокко, да и то на атлантическом побережье, а Оран и Алжир – в Алжире.

95

91 метр.

96

На тот момент генерал-адмирал Рольф Карлс был командующим северной группой ВМФ со штаб-квартирой в Киле.

97

Согласно британским архивам, это был конвой «SC-118», состоявший из 61 транспорта плюс девяти сопровождающих кораблей противолодочной обороны, из которых девять судов были потоплены с 5 по 8 февраля 1943 года.

Названия явно позаимствованы у литературного произведения и течения в Германии 70-80-х годов XIX века «Буря и натиск» – «Sturm und Drang».

99

С 17 по 19 марта потери конвоя «SC-122» составили восемь судов из пятидесяти одного общим водоизмещением в 47 000 тонн. С 16 по 19 марта конвой «HX-229» потерял четырнадцать судов из сорока общим водоизмещением в 93 500 тонн. Общее число судов, потопленных в Атлантике с 13 по 19 марта 1943 года, согласно британским данным, составило двадцать пять водоизмещением в 168 000 тонн, включая четыре судна, потерянные с 13 по 17 марта конвоем «UGS-6» (южный конвой из США в Средиземное море).

100

Порт в захваченной японцами британской колонии Малайе (на территории нынешней Малайзии).

101

«Официальные» германские сведения за март 1943 года оценивали общее водоизмещение потопленных судов в 780 000 тонн, но настоящая цифра составляла около 500 000, что, конечно, было отнюдь не мало. Общий тоннаж потерянных Союзниками судов в этом месяце – по разным причинами и на всех театрах военных действий – составил 693 000 тонн.

102

Ни одна из лодок не была разрушена в результате бомбардировок баз во Франции, хотя для этого временами отряжались значительные силы. В то же время имелись тяжелые потери у бомбардировочной авиации и среди французского гражданского населения в районе бомбардировочных объектов.

103

На северо-западной оконечности Испании, на берегу Бискайского залива.

Потери в Бискайском заливе снизились после того, как немцы отказались от хождения группами в надводном положении. Подводные лодки, естественно, оказывались в большей безопасности от авиации, находясь в подводном положении, но время преодоления пути от порта до позиции весьма существенно увеличивалось.

Следует заметить, что немецкие страхи были беспочвенны. Никакой самолет Союзников никогда не пользовался излучениями «Метоксов» для наведения на подводные лодки. Активные радиолокационные станции самолетов были более эффективны для этих целей. Самолеты береговой обороны использовали летом 1943 года станции «воздух-море» «Марк III», работавший в Бискайском заливе на 10-сантиметровой волне, а немецкий радар «Метокс» был не в состоянии регистрировать сигналы на этой короткой волне.

106

У Карла Деница на подводных лодках погибли два сына и племянник.

107

Потери лодок в Бискайском заливе упали, как только они перестали пересекать залив группами в надводном положении. Лодки чувствовали себя, естественно, в большей безопасности от атак с воздуха в подводном положении, но время прохождения залива при этом весьма возрастало.

Цифры грубо преувеличены. Документы показывают, что только три эсминца были потоплены и один поврежден. Конвой потерял шесть транспортов. На этой стадии войны ни одна лодка не могла выжидать подтверждения итога своей атаки на корабли эскорта.

109

Имеется в виду результативная атака подводной лодки.

110

LuT – это сокращение от немецких слов Lage-unabhdngiger Torpedo, т.е. торпеда, не зависящая – в момент выстрела – от взаимного расположения лодки и цели, когда командиру не нужно было «прицеливаться».

111

Получившее у англичан и американцев название «фоксер» (от англ. fox – лиса; обманывать), это устройство буксировалось за кормой эсминца и отвлекало на себя удар акустической торпеды.

112

С сентября 1943 по май 1944 года двадцать три лодки пытались проникнуть в Средиземное море. Тринадцати это удалось, шесть погибли во время этих попыток, а четыре отказались от продолжения попыток.

113

На юге Ирландского моря, на параллели Ливерпуля.

Все это на севере Британских островов.

115

Немецкое название г. Гданьска (Польша).

116

Немецкое название г. Колобжега (Польша).

117

Немецкое название исторической области в западной части Латвии (Курземе).

118

Немецкое название г. Щецина (Польша).

119

План Моргентау предусматривал, прежде всего, децентрализацию и расчленение Германии, интернационализацию Рурской области.

120

Подводные лодки «U-530» и «U-977» действительно ушли в Аргентину, куда они добрались в июле и августе 1945 года.

121

В Германии.

122

Так называли пистолет-пулемет системы Г. Фольмера, хотя Г. Шмайссер вовсе не был его конструктором.

На самом деле это было сделано по просьбе трибунала. А самого Годта не судили как военного преступника.

Дениц был освобожден из Шпандау в 1955 году.

В других источниках вы можете обнаружить несхожие цифры и общего числа лодок, и их потерь, и потерь личного состава, но эти различия не очень существенны.